



**Институт по изучению проблем морского права**

*при Академическом Институте Гуманитарного Образования  
(Санкт-Петербург)*

Я.Е. Бразовская, А.С. Скаридов

## **Лоцманское право**

Учебное пособие



*Akademus*

*Санкт-Петербург*

2018

УДК 34  
Б87

Лоцманское право. Учебное пособие / Сост. Я.Е. Бразовская, А.С. Скаридов; Институт по изучения морского права. СПб: Academus, 2018. 65 с.

*Составители:*

**Скаридов Александр Станиславович** – заведующий кафедрой международного и морского права ГУМРФ им. адмирала Макарова, доктор юридических наук, профессор;

**Бразовская Яна Евгеньевна** – доцент кафедры международного и морского права ГУМРФ им. адмирала Макарова.

*Под общей редакцией*

заведующего кафедрой международного и морского права ГУМРФ им. адмирала Макарова, доктора юридических наук, профессора А. С. Скаридова.

Учебное пособие представляет собой анализ нормативно-правовых норм, в том числе международных, регламентирующих ключевые вопросы отношений по регулированию судоходства. Рассмотрены положения национальных правовых норм, в частности Кодекса торгового мореплавания РФ, Кодекса внутреннего водного транспорта РФ и иные ведомственные нормативно-правовые актов, в том числе международного характера. Автор рассматривает систему правового регулирования лоцманской проводки судов, ее виды, основные функции лоцманских служб, права, обязанности и ответственность речных и морских лоцманов и основания освобождения от нее.

Настоящее учебное пособие подготовлено с использованием базы данных КонсультантПлюс и предназначены для проведения лекционных и практических (семинарских) занятий со студентами по направлению подготовки 40.03.01 Юриспруденция.

© Бразовская Я.Е., Скаридов А.С., 2018

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>1</b>	<b>Лоцман древнейшая морская профессия</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Правовое регулирование лоцманской проводки</b>	<b>8</b>
	<i>Лоцманская проводка судов, ее виды.</i>	
	<i>Районы с обязательной лоцманской проводки судов.</i>	
	<i>Районы с необязательной лоцманской проводки судов.</i>	
	<i>Принудительная лоцманская проводка (Кельский, Суэцкий и Панамский каналы).</i>	
<b>3</b>	<b>Лоцманские службы</b>	<b>29</b>
<b>4</b>	<b>Правовое положение лоцмана</b>	<b>30</b>
	<i>Взаимоотношения лоцмана и капитана судна.</i>	
	<i>Требования к лоцманам.</i>	
	<i>Лоцманское удостоверение речных и морских лоцманов.</i>	
	<i>Порядок профессиональной подготовки и повышения квалификации морских лоцманов.</i>	
	<i>Порядок проведения аттестации кандидатов в морские лоцманы и морских лоцманов.</i>	
<b>5</b>	<b>Лоцманский сбор</b>	<b>54</b>
<b>6</b>	<b>Ответственность лоцмана и капитана судна</b>	<b>56</b>
<b>7</b>	<b>Ледокольная проводка</b>	<b>61</b>
	<i>Список источников и литературы</i>	<b>62</b>
	<i>Приложения 1</i>	<b>64</b>
	<i>Приложения 2</i>	<b>65</b>

## 1. Лоцман древнейшая морская профессия<sup>1</sup>

Лоцман - старейшая профессия, известная истории мореплавания с глубокой древности. Около 500 лет до н. э. был создан сборник для информирования мореплавателей, в котором описывались берега, где сейчас находятся страны Западной Европы. Существуют источники об арабских лоцманах, которые повествуют о том, как они пользовались инструментами из металла, а также компасом и морскими картами. Параллельно развитию мореплавания совершенствовалось лоцманское дело как неотъемлемый элемент мореплавания. Лоцманы принимали активное участие в развитии всемирного судоходства, в обеспечении портов, в мероприятиях по обеспечению безопасности мореплавания. Они создавали навигационные карты, устанавливали средства навигационного обеспечения, были советниками при выборе мест для маяков и подходов к портам, участвовали в расследовании морских происшествий.

Средневековое морское право определяло две категории лоцманов: к первой категории относились лица, занимающиеся проводкой только в открытом море и на различные расстояния; ко второй категории – лица проводившие корабли и суда исключительно у побережья или производили вывод и заход судов в порты. Моряков первой категории называли лоцманами открытого моря, второй категории - прибрежного плавания.

Широкую известность лоцманам принесла эпоха великих открытий, так как в этот период появилась острая нужда в опытных моряках. Известно, что первым, кто сообщил Христофору Колумбу о существовании неизвестных земель восточной части Атлантики, был лоцман открытого моря португалец Мартин Винсенте, а сопровождал великого мореплавателя в его океанском походе лоцман Барталомей Руис. Но не всем морякам капитаны доверяли свои корабли. За ошибки и недостаток знаний лоцманов ожидала жестокая кара.

---

<sup>1</sup> Основано на материале с информационного ресурса в сети интернет: korabley.net

Лоцман входил в состав экипажа судна, поскольку нанимался на весь рейс, и функциями его было знание специфики пути следования и безаварийная проводка судна в порт назначения. Кроме этого он нес одинаковую ответственность со всеми членами команды корабля. Таким образом, **капитан не отвечал за проводку судна, а эта функция возлагалась на лоцмана и рулевого.** С развитием судоходства в мире все большее значение приобретал прибрежный лоцманский промысел, так как в таких районах возросла реальная угроза безопасности мореплавания. На эту проблему начали обращать внимание руководители государства и естественно начали определять районы лоцманских проводок, регулировать порядок прохождения фарватеров, производить лицензирование лоцманской деятельности. Тенденция мореплавания привела к появлению большого количества лоцманов, поэтому со временем стали образовываться союзы, которые занимались регулированием лоцманского дела.

Со временем стала меняться организация лоцманской службы, в результате которой изменилась роль лоцмана на борту судна, а также его права во время проводки корабля. В разных странах по-своему была узаконена их деятельность, что привело к возникновению разных форм лоцманских служб и видов проводок. Была изменена ответственность лоцманов: жестокие наказания были постепенно заменены более гуманными методами.

Появилось определение слова «лоцман» (от голландского имени «lootsmann») – это рулевой, опытный судоводитель знакомый с конкретной акваторией, на которую распространяется действие его лицензии с правом обслуживания кораблей и судов. Но это понятие относится лишь к раннему развитию лоцманской службы. Современное определение можно представить в следующем виде – это человек, осуществляющий проводку судов в опасных и сложных для плавания районах, подходах к портам, в портах и хорошо знающий условия плавания в этих районах.

Все более развивающееся судоходство сделало профессию лоцмана достаточно выгодной. Каждая страна, имеющая выходы к морю была заинтересована в развитии безопасности мореплавания.

Официальное зарождение лоцманской службы в России произошло в 1653 году, когда царским указом крестьянину Архангельской губернии Ивану Хабарову было разрешено проводить к единственному тогда российскому Архангельскому порту и отводить в море «торговые, разных земель корабли».

В октябре 1703 года в новорожденный Санкт-Петербургский порт заходит первое судно – 28-пушечный фрегат «Штандарт». Необходимо отметить, что первым лоцманом на акватории порта был сам Петр Великий, собственноручно промеривший глубины южного и северного фарватеров Маркизовой Лужи. Именно Петр указал мореплавателям южный (относительно острова Котлин) фарватер как пригодный для плавания<sup>2</sup>.

В южной территориальной части лоция развивалась в портах Батуми, Керчь, Николаев и Одесса. Развитие морского транспорта и рост коммерческих перевозок способствовало развитию лоцманского дела. Именно с Николаева началось развитие лоции в России на Черном море. В 1903 году появились первые лоцманские бригады. Изначально лоция носила государственный характер, и проводку судов выполняло военно-морское ведомство, но со временем лоцманская служба была передана в частные руки и состояла, как правило, из жителей конкретного региона. Капитаны кораблей были обязаны воспользоваться услугами лоцманов, так как это контролировало морское ведомство.

Отношение руководства к «морской аристократии» было уважительным: семьям лоцманов выделялась земля, предоставлялось бесплатное обучение детей в церковно-приходских школах. С особым уважением к ним относился царь Петр I – он освободил лоцманов и членов их семей от всех повинностей и перевел на полное государственное обеспечение.

Уже во второй половине XIX века побережье российских морей разделялось на семь лоцманских округов, где действовали государственные гидрографические службы, лоцманские общества и вольных специалистов. Кроме проводки судов, причем приоритет отдавался боевым кораблям, на общество было возложено немало других обязанностей. Они следили за своевременной

---

<sup>2</sup> Информационный материал с интернет сайта: [http://www.rucompany.ru/company.php?id\\_company=1959](http://www.rucompany.ru/company.php?id_company=1959)

установкой бакенов и других предупреждающих знаков, за всеми изменениями глубин фарватеров и сообщали начальнику порта и водной полиции о сбросах судами мусора, угля или балласта в фарватерах. Лоцманской службе в порту Санкт-Петербург, которая была образована в 1709 году, исполнилось 309 лет, три века происходит преемственность поколений. В работе лоцманской службы главное – опыт. Во всем мире лоцман - это советник капитана, человек, который знает обстановку, хорошо в ней ориентируется и принимает решение в любой ситуации.

Безопасность мореплавания – один из основных факторов, влияющих на решение о заходе любого судна в порт и его привлекательность, а лоцманская проводка – одна из ее основных составляющих.

В настоящее время в функциях лоцманов мало, что изменилось. В лоцманах нуждаются там, где плавание по фарватеру представляет особые трудности на местности. Лоцман должен прибывать на судно по первому сигналу, состоящему в поднятии на мачте особого флага - лоцманский. Предъявив свой бланк капитану судна, лоцман переходит на борт судна и берет управление на себя, однако присутствие опытного моряка не освобождает капитана от ответственности по управлению судном. На бланке лоцмана капитан судна указывает фактическую осадку и водоизмещение корабля, а также сумму, причитающую к выдаче за проводку. Также в нем указываются и замечания, которые могут иметь отношение к проводке судна.

Чтобы приступить к выполнению своих функциональных обязанностей лоцман должен пересесть с лоцманского катера на борт корабля даже при неблагоприятных условиях. Если моряка затянет под судно, ему суждено встретиться с огромным винтом. В некоторых больших портах во время непогоды или ночное время для пересадки используют вертолет.

Лоцманы для поддержания курса корабля используют системы навигации. Для того чтобы заниматься навигацией огромных кораблей или танкеров лоцман обучается около 10 лет. Чтобы обрести знания этой профессии необходимо сдать экзамен в портовом управлении или в управлении лоцманского округа, а затем принять присягу. Лоцману присваивается особый знак, который он

носят на груди при выполнении служебных обязанностей, он не имеет права разглашать посторонним лицам о знаках и особенностях фарватеров и акваторий.

Стоимость платы за услуги лоцмана и порядок выплаты устанавливается правилами, которые издаются морские министерства по согласованию с министрами силовых ведомств, а также уставами лоцманских обществ. Кроме провода кораблей и судов к обязанностям лоцманов относится производство в портах промеров рейдов и фарватеров, принимают участие в постановке предупредительных знаков и т.п.

## **2. Правовое регулирование лоцманской проводки**

### **Лоцманская проводка судов, ее виды**

Лоцманская проводка судна - это оказание морским лоцманом помощи судоводителю по проводке судна наиболее безопасным путем.

Основной целью лоцманской проводки исторически считалось обеспечение безопасности мореплавания, поскольку она была направлена на оказание помощи капитану при плавании в недостаточно знакомом районе, в сложных навигационных условиях и т.д. Безопасность мореплавания и сегодня является ее первоочередной задачей, поскольку с помощью различных мероприятий, в том числе и лоцманской проводки, можно предотвратить происшествие с судами.

Увеличение размера морских судов, особенно танкеров, вызвало к жизни новую проблему - загрязнение окружающей морской среды, принимающее катастрофические размеры при крупных разливах. Выделяя в качестве самостоятельной цели лоцманской проводки защиту морской среды, КТМ РФ подчеркивает актуальность этой проблемы, имея в виду, что лишь предотвращение происшествия с судном наиболее полно гарантирует сохранение морской среды.

Согласно статьям 86 и 87 Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации лоцманская проводка судов, преследует цели обеспечения безопасности плавания судов, предотвращения происшествий с судами и защиты морской среды и осуществляется морскими лоцманами, которые должны удовлетворять требованиям положения о морских лоцманах, утвержденного 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.

Лоцманы обязаны осуществлять проводку судов на подходах к морским портам, в пределах акватории порта, между морскими портами и в открытом море (лоцманы открытого моря).

Морской лоцман лучше знает местные правила (знаки, сигналы и т.п.) применительно к району плавания; знает местные опасности, которые могут угрожать судну; имеет опыт и практику плавания на судах по данной акватории в знакомых ему гидрографических, навигационных и метеорологических условиях (в том числе с использованием вспомогательных средств, например, СУДС); может быстро восполнить недостающую информацию при знании местного языка и особенностей района проводки.

Право на занятие лоцманской деятельностью подтверждается выдачей капитаном морского порта лоцманского удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах, что предполагает проверку на соответствие установленным государством требованиям к профессиональной квалификации лоцмана, его подготовке, возрасту, здоровью, уровню образования и иным условиям. Морские лоцманы предоставляют капитану судна в процессе плавания в районе обязательной или необязательной лоцманской проводки необходимые информацию и советы, т.е. оказывают услуги нематериального характера, а судовладелец, в свою очередь, уплачивает лоцманский сбор, размеры которого определяются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации (статья 106 КТМ РФ).

Морские лоцманы осуществляют проводку судов либо в качестве работников лоцманской службы государственной организации, либо - реализуя конституционное право на осуществление не запрещенной законом экономической деятельности - в качестве работников негосударственной организации по

лоцманской проводке судов<sup>3</sup>, которые могут создаваться в различных организационно-правовых формах, предусмотренных гражданским законодательством.

Лоцманская проводка судов, таким образом, представляет собой общественно необходимую функцию, направлена на достижение общественно полезных целей, а на лоцманов - независимо от их принадлежности к государственной лоцманской службе или к негосударственной организации по лоцманской проводке судов - возлагается ряд обязанностей публично-правового характера относительно обстоятельств и происшествий, создающих угрозу мореплаванию и окружающей среде, в частности обязанность сообщать капитану морского порта о переменах на фарватерах, происшествиях с судами, невыполнении капитанами судов правил плавания судов и требований экологической безопасности (статья 92 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации).

Поскольку основу данной деятельности составляет именно публичный интерес, государство, допуская негосударственные организации к осуществлению деятельности по лоцманской проводке судов, обязано создавать условия для надлежащего выполнения таких функций, что означает необходимость наделения их соответствующим статусом и установление порядка возмещения ущерба, причиненного в результате ненадлежащей лоцманской проводки.

При этом и в отношении лоцманских служб государственных организаций, и в отношении негосударственных организаций по лоцманской проводке судов осуществляется государственный контроль и надзор, в том числе за соблюдением ими требований безопасности. Так, в силу пункта 2 статьи 88 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации соответствующими федеральными органами исполнительной власти может быть принято решение о прекращении деятельности негосударственной организации по лоцманской проводке судов, если она не отвечает требованиям к ее оснащенности, численности и квалификации ее работников.

---

<sup>3</sup> Статья 41 КВВТ РФ.

Таким образом, действующее законодательство предъявляет одинаковые требования к деятельности лоцманских служб государственных организаций и негосударственных организаций по лоцманской проводке судов.

Государственный надзор за деятельностью организаций, осуществляющих лоцманскую проводку судов, осуществляет орган государственного надзора (п. 1 ст. 88 КТМ РФ), который в порядке осуществления надзора вправе принимать решение:

- об осуществлении обязательной лоцманской проводки судов лоцманами таких организаций в соответствующем районе и о ее объеме;

- об обращении в арбитражный суд с заявлением о ликвидации таких организаций, неоднократно или грубо нарушающих требования к их оснащенности, численности и квалификации их работников, установленные федеральным органом исполнительной власти в области транспорта для определенных статьей 86 настоящего Кодекса целей лоцманской проводки судов.

КТМ РФ в статье 85 регламентирует, что лоцманская проводка судов осуществляется: на подходах к морским портам; в пределах акватории морских портов; между морскими портами; в открытом море.

### **Приведем некоторые положения Приказа Минтранса РФ от 03.02.1995 № 11:**

Лоцманская проводка судов имеет целью обеспечение безопасности судоходства на внутренних судоходных путях, а также на акваториях портов, открытых для захода иностранных судов и подходах к ним, предотвращение происшествий с судами, повреждений гидротехнических сооружений, водных путей и средств навигационного ограждения.

1.2. Лоцманские службы могут создаваться Государственными бассейновыми управлениями водных путей и судоходства, морскими администрациями устьевых и морских портов, а также другими юридическими лицами и гражданами, занимающимися предпринимательской деятельностью без образования юридического лица.

1.3. Лоцманская служба должна иметь лицензию на право заниматься лоцманской проводкой судов.

Лицензия выдается Министерством транспорта Российской Федерации или им уполномоченным органом на ведение лицензионной деятельности в установленном порядке.

Контроль за соблюдением лоцманскими службами лицензионных условий обеспечивается органами Российской транспортной инспекции.

1.4. Государственный надзор за деятельностью лоцманских служб по вопросам обеспечения безопасности проводки судов осуществляют органы Государственной речной судоходной инспекции Российской Федерации.

1.5. За нарушение лицензионных требований лоцманская служба может быть лишена лицензии или действие ее может быть приостановлено органом, выдавшим лицензию, в том числе и по представлению органов Российской транспортной инспекции, Государственной речной судоходной инспекции Российской Федерации.

1.6. Лоцман оказывает помощь судоводителю по проводке судна наиболее безопасным путем.

1.7. Лоцманами могут быть лица, имеющие среднее или высшее судоводительское образование, диплом капитана высшей группы грузовых самоходных и буксирных серийных судов внутреннего плавания, работающих в бассейне (районе), либо диплом капитана такой же или высшей группы пассажирских судов, и выдержавшие испытания на знание лоцманского дела в определенном районе плавания, а также имеющие медицинское свидетельство о пригодности по состоянию здоровья для работы на судах.

1.8. Лоцман должен иметь лоцманское удостоверение установленной формы (Приложение N 1) на право работы в определенных районах проводки судов.

Лоцманские удостоверения с присвоением звания "Речной лоцман" выдаются лоцману после прохождения проверки знаний в аттестационных комиссиях, созданных в соответствии с "Положением о порядке проведения аттестации лиц, занимающих должность исполнителей, руководителей и специалистов предприятий транспорта", утвержденным Приказом министра

транспорта Российской Федерации и министра труда Российской Федерации от 11 марта 1994 г. N 13/11. Знания лоцмана подлежат периодической проверке.

1.9. Во время проводки судна лоцман при первой возможности обязан сообщать в ближайшее линейное подразделение Государственной речной судоходной инспекции бассейна и Государственное бассейновое управление водных путей и судоходства:

- об изменениях на фарватерах, которые могут создавать угрозу безопасности плавания судов;
- о происшествиях с проводимыми судами и с другими судами;
- о нарушениях и неисправностях в действии средств навигационного ограждения;
- о невыполнении капитаном проводимого судна правил плавания и правил по предотвращению загрязнения с судов нефтью, вредными веществами, сточными водами и мусором, а также требований пограничного и таможенного контроля.

1.10. Если во время проводки судна с лоцманом или стажером лоцмана произошел несчастный случай, возмещение причиненного ущерба производится в порядке и размере, установленном законодательством Российской Федерации.

**Лоцманская проводка подразделяется на три вида:**

- обязательную,
- необязательную (факультативную) и
- принудительную.

Как правило, **при обязательной лоцманской проводке** лоцман принимается на судно не только по воле капитана, но и в силу предписаний законов прибрежного государства и некоторых международных норм (Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Конвенция о международном режиме портов 1923 г. и т.д.).

Прибрежное государство устанавливает районы обязательной лоцманской проводки по следующим причинам:

- существуют сложные местные гидрографические, гидрометеорологические, навигационные и иные условия плавания, которыми не в состоянии быстро и комплексно овладеть капитан иностранного или национального

судна, чтобы эффективно применить полученную информацию для проводки вверенного ему судна (например, сложные местные условия плавания, количество и интенсивность движения судов, особенности конструкции проводимого судна – большие размеры, осадка и т.д.);

- существуют опасные для мореплавания и окружающей среды эксплуатационные и иные характеристики судна, критерии которых определены в нормативных актах прибрежного государства, международных нормах или рекомендациях международных организаций (например, ядерная энергетическая установка; судно в аварийном состоянии; на борту судна имеются опасные грузы – нефть, газ, радиоактивные вещества и т.д.).

В Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти в области транспорта устанавливает **районы обязательной и районы необязательной лоцманской проводки судов** в обязательных постановлениях в морских портах (ст. 89 КТМ РФ).

В частности районы с обязательной лоцманской проводки судов утверждены:

- Приказом Минтранса РФ от 24.06.2002 № 85 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов»<sup>4</sup>,

- Приказом Минтранса РФ от 04.09.2003 № 182 «Об утверждении перечня участков внутренних водных путей Российской Федерации, типов и размеров судов, подлежащих обязательной лоцманской проводке»<sup>5</sup>,

- Приказом Минтранса РФ от 01.08.2002 № 105 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов в Татарском проливе, Амурском лимане и устьевой части реки Амур»<sup>6</sup>,

---

<sup>4</sup> Приказ Минтранса РФ от 24.06.2002 № 85 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов» // Российская газета, № 134, 24.07.2002.

<sup>5</sup> Приказ Минтранса РФ от 04.09.2003 № 182 «Об утверждении перечня участков внутренних водных путей Российской Федерации, типов и размеров судов, подлежащих обязательной лоцманской проводке» // Российская газета, № 190, 24.09.2003.

<sup>6</sup> Приказ Минтранса РФ от 01.08.2002 № 105 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов в Татарском проливе, Амурском лимане и устьевой части реки Амур» // Российская газета, № 156, 21.08.2002.

- Приказом Минтранса РФ от 13.10.2008 № 168 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов на реке Енисей от мыса Сопочная Карга до порта Игарка и в портах Дудинка, Игарка»<sup>7</sup>,

- а также приказы по конкретным портам<sup>8</sup>.

В районах обязательной лоцманской проводки судов капитан судна не вправе осуществлять плавание без лоцмана, за исключением случаев, если судно относится к категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, или капитану судна предоставлено право осуществлять плавание без лоцмана в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. В случае нарушения капитаном судна, требования об обязательной лоцманской проводки он несет административную ответственность в соответствии п. 3 ст. 117 КоАП РФ с возложением административного штрафа в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления судном на срок до трех месяцев.

Следует отметить, что категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта в обязательных постановлениях по каждому конкретному морскому порту<sup>9</sup>.

**Применительно к судам иностранных государств**, следует отметить, что при следовании по внутренним судоходным путям, открытым для захода иностранных судов, **предусмотрена обязательная лоцманская проводка**<sup>10</sup>.

Отметим, что лоцманами для проводки иностранных судов могут быть лица, имеющие высшее или среднее судоводительское образование, диплом не ниже капитана 4 группы или первого штурмана 5 группы судов и выдержавшие

---

<sup>7</sup> Приказом Минтранса РФ от 13.10.2008 № 168 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов на реке Енисей от мыса Сопочная Карга до порта Игарка и в портах Дудинка, Игарка» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 7, 16.02.2009.

<sup>8</sup> Приказ Минтранса РФ от 11.01.2011 № 7 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов в морском порту Туапсе», Приказ Минтранса РФ от 11.01.2011 № 3 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов в морском порту Витино», Приказ Минтранса РФ от 11.01.2011 № 5 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов в морском порту Астрахань».

<sup>9</sup> П. 2 ст. 90 КТМ РФ.

<sup>10</sup> Постановление Правительства РФ от 02.10.1999 № 1102.

испытания на знание лоцманского дела в определенном районе в аттестационных комиссиях на получение квалификационного звания «Речной лоцман»<sup>11</sup> 1 или 2 класса по проводке иностранных судов, а также имеющие медицинское свидетельство о пригодности по состоянию здоровья для работы на судах.

Рабочими языками при проводке иностранных судов являются русский или по взаимному согласию - английский. В случае применения английского языка все рекомендации или команды (с разрешения капитана судна) лоцман подает в соответствии со «Стандартным морским навигационным словарем – разговорником», рекомендованным Международной морской организацией (ИМО).

В обязанности лоцмана при следовании по внутренним судоходным путям входит осуществление контроля за выполнением требований закона и правил по охране государственной границы, правил плавания, обязательных постановлений по портам, соблюдением правил по предупреждению загрязнения окружающей среды.

В отношении плавания и пребывания иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, в территориальном море, во внутренних морских водах, на военно - морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах Российской Федерации, следует отметить, что такое плавание<sup>12</sup> **должно сопровождаться** «пользованием услугами лоцманской, а при необходимости и ледокольной служб».

**В районах необязательной лоцманской проводки судов**, утвержденных Приказом Минтранса РФ от 12.04.2010 № 86 «Об установлении районов необязательной и обязательной лоцманской проводки судов»<sup>13</sup>, капитан судна может взять на судно лоцмана, если в этом есть необходимость. Судовладелец оставляет за капитаном право (по своему усмотрению) пользоваться услугами

---

<sup>11</sup> Присвоение квалификационной категории «Речной лоцман» 1 класса лоцманам 2 класса производится по представлению руководителя лоцманской службы (организации) при условии безупречной и безаварийной работы их в должности лоцмана в течение трех лет и успешной сдачи экзаменов в аттестационной комиссии.

<sup>12</sup> Постановление Правительства РФ от 02.10.1999 № 1102.

<sup>13</sup> Приказ Минтранса РФ от 12.04.2010 № 86 «Об установлении районов необязательной и обязательной лоцманской проводки судов» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 21, 24.05.2010.



лоцмана, возлагая при этом ответственность за безопасное плавание судна на капитана.

Капитан приглашает морского лоцмана для получения недостающей информации, необходимой для безопасного управления судном в районе лоцманской проводки. Он получает точную информацию от лоцмана как до начала проводки, так и во время ее осуществления, поскольку возможно возникновение каких-либо новых навигационных и иных фактов, правильное истолкование которых способен лучше дать лоцман.

В районах необязательной лоцманской проводки судов в целях защиты морской среды и предотвращения создания угрозы причинения ущерба морской среде федеральный орган исполнительной власти в области транспорта устанавливает в обязательных постановлениях по морским портам категории судов (перевозимого на них груза) в отношении которых лоцманская проводка будет обязательна.

Также капитан морского порта в районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, может устанавливать обязательную лоцманскую проводку судов, которые имеют серьезные повреждения корпусов, механизмов или оборудования, что может существенно влиять на безопасность мореплавания в морском порту. В этом случае капитан судна уведомляется о том, что его судно должно следовать под лоцманской проводкой.

Следует отметить, что на основании Приказа Минтранса России от 20.09.2016 № 270 «Об утверждении Порядка предоставления капитану судна права осуществлять плавание без лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки судов»<sup>14</sup>, капитану судна предоставляется права осуществлять плавание без лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки судов при соблюдении некоторых следующих условий и если иное не предусмотрено обязательными постановлениями в морских портах:

---

<sup>14</sup> Приказ Минтранса России от 20.09.2016 № 270 (ред. от 28.04.2017) «Об утверждении Порядка предоставления капитану судна права осуществлять плавание без лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки судов» // официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 31.01.2017.

1) капитан судна имеет стаж работы не менее трех лет в должности капитана судна;

2) капитан судна:

2.1. за последние 12 месяцев до даты направления заявления совершил в должности капитана судна в районе обязательной лоцманской проводки судов, в котором предоставляется Право плавания без лоцмана, не менее 18 заходов в морской порт, и/или выходов из морского порта, и/или транзитных проходов;

2.2. при наличии у капитана судна ранее предоставленного Права плавания без лоцмана за последние 18 месяцев до даты направления заявления совершил в должности капитана судна в районе обязательной лоцманской проводки судов не менее 18 заходов в морской порт, и/или выходов из морского порта, и/или транзитных проходов;

2.3. в течение четырех месяцев за последние 12 месяцев до даты направления заявления работал в должности капитана судна в районе обязательной лоцманской проводки судов на судне, осуществляющем операции по обслуживанию и снабжению судов, находящихся в акватории морского порта, и (или) объектов инфраструктуры морского порта;

3) во время следования судна в районе обязательной лоцманской проводки в соответствии с расписанием несения вахты<sup>15</sup> на ходовом мостике вместе с капитаном судна обеспечивается несение ходовой навигационной вахты еще одним судоводителем (помощником капитана), данное правило не применяется к судам портового флота.

В целях реализации права плавания без лоцмана капитан судна направляет капитану морского порта заявление в письменной форме почтовым отправлением или в форме электронного документа по электронной почте, в котором указываются:

---

<sup>15</sup> Пункт 5 раздела А-VIII/1 главы VIII Кодекса Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (Постановление Совета Министров СССР от 14 сентября 1979 г. № 871 «О вступлении СССР в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года». Постановление Правительства Российской Федерации от 27 июня 2003 г. № 371 «О мерах по выполнению Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 27 (ч. 2), ст. 2799).

1) фамилия, имя, отчество (при наличии), гражданство, дата рождения капитана судна;

2) дата выдачи, выдавший орган и номер квалификационного документа (диплома) капитана судна;

3) сведения о районе обязательной лоцманской проводки<sup>16</sup>, для плавания в котором запрашивается Право плавания без лоцмана;

4) адрес электронной почты.

К заявлению прилагается копия квалификационного документа (диплома) капитана судна в письменной форме или в форме электронного документа.

Капитан судна, который ранее был лишен такого права, вправе направить заявлении капитану морского порта не ранее чем через 365 календарных дней после даты размещения распоряжения о лишении капитана судна плавания без лоцмана (предусмотренного п. 21 Порядка предоставления капитану судна права осуществлять плавание без лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки судов).

В отношении капитана судна претендующего на Право плавания без лоцмана проводятся квалификационные испытания. Испытание проводится квалификационной комиссией, создаваемой капитаном морского порта, не позднее десяти рабочих дней с даты подачи заявления методом письменного или компьютерного тестирования по перечню вопросов, согласованных Росморречфлотом и размещенных на официальном сайте соответствующей администрации морских портов в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

В состав Комиссии входят председатель, его заместитель, секретарь и члены Комиссии (не менее трех), а также представители государственных органов, судовладельцев и лоцманских организаций.

---

<sup>16</sup> Указывается номер (при наличии) или название (при наличии) соответствующего района обязательной лоцманской проводки, указанные в обязательных постановлениях в морском порту, или номер/номера пунктов обязательных постановлений в морском порту, который/которые содержит/содержат сведения о соответствующем районе обязательной лоцманской проводки, или номер приложения/приложений (с указанием номера/номеров пунктов в приложении) к обязательным постановлениям в морском порту, который/которые содержит/содержат сведения о соответствующем районе обязательной лоцманской проводки.

Письменное или компьютерное тестирование осуществляется в присутствии Комиссии. Оценка результатов квалификационных испытаний производится по системе: «сдал», «не сдал». Оценка «не сдал» ставится, если по результатам тестирования получены неправильные ответы на 5 и более процентов от общего числа вопросов перечня вопросов.

Соответственно при оценке результатов квалификационных испытаний «сдал» Комиссия принимает решение о предоставлении Права плавания без лоцмана, которое в течение трех рабочих дней после даты проведения квалификационных испытаний оформляется соответствующим распоряжением капитана морского порта.

В распоряжении о предоставлении Права плавания без лоцмана указываются: фамилия, имя, отчество (при наличии), дата рождения, гражданство капитана судна, сведения о районе обязательной лоцманской проводки, даты начала и окончания действия Права плавания без лоцмана.

В случае отказа в предоставлении Права плавания без лоцмана повторное заявление может быть принято капитаном морского порта не ранее чем через 180 календарных дней после даты издания распоряжения об отказе в предоставлении Права плавания без лоцмана.

Следует отметить, что в случае, если капитан судна в течение срока действия Права плавания без лоцмана совершил в должности капитана судна в районе обязательной лоцманской проводки судов не менее 18 заходов в морской порт, и/или выходов из морского порта, и/или транзитных проходов **без нарушений требований** законодательства Российской Федерации в сфере безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, Право плавания без лоцмана предоставляется на основании заявления без прохождения квалификационных испытаний.

Также, если капитан судна портового флота, имеющий Право плавания без лоцмана, в течение четырех месяцев за последние 12 месяцев до подачи заявления работал в должности капитана судна в районе обязательной лоцманской проводки без нарушений требований законодательства Российской Федерации в сфере

безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, Право плавания без лоцмана предоставляется на основании заявления, указанного без прохождения квалификационных испытаний.

**Принудительная лоцманская проводка.** При принудительной лоцманской проводке лоцман является лицом, самостоятельно управляющим судном и контролирующим его движение. На данной территории лоцманского обслуживания профессиональные действия лоцмана в отношении осуществления проводки судна заменяют действия капитана.

Принудительная лоцманская проводка установлена при плавании по каналам, приведении некоторые примеры таких требований.

**В Кильском канале** согласно Положению о лоцманах Кильского канала от 01 ноября 1960 г. суда обязаны брать морского лоцмана, а торговые суда валовой вместимостью 2500 рег. т и более - двух рулевых канала. Правила подчеркивают, что «к управлению рулем могут быть допущены только надежные и опытные люди».



От лоцманской проводки в Кильском канале освобождаются:

- парусные суда валовой вместимостью менее 100 рег. т и осадкой до 3,1 м;
- суда с механическими двигателями валовой вместимостью до 15 рег. т;

- буксируемые суда с механическими двигателями валовой вместимостью от 15 до 60 рег. т;

- суда валовой вместимостью до 2500 рег. т и осадкой до 3,1 м, если капитан судна или его помощник сдали экзамены на право дневного или ночного вождения судна;

- суда валовой вместимостью до 500 рег. т и осадкой до 3,1 м, если капитан судна или его помощник сдали экзамены на право свободной (без лоцмана) проводки судна;

- частные портовые буксиры с осадкой до 3,7 м, если капитан или его помощник хорошо знают условия плавания по каналу.

На Кильском канале лоцманская проводка судов осуществляется морскими лоцманами.

**Суэцкий канал** - не шлюзованный соединительный канал, проходящий через Суэцкий перешеек между Азией и Африкой; соединяет Средиземное и Красное моря, а тем самым Атлантический и Индийский океаны.



Строительство Суэцкого канала велось созданной Ф. М. Лессепсом «Всеобщей компанией Суэцкого канала» египетскими феллахами по проекту французских инженеров Лимана и Мужеля и итальянского инженера Негрелли и было завершено в 1869 году. В 1956 г. канал был национализирован правительством Египта; в 1967 году в ходе арабско-еврейских боевых действий канал был

поврежден и вновь открыт для судоходства в 1975 г. после разминирования и реконструкции.

Суэцкий канал значительно сокращает путь между портами Европы и Азии. Так, если из Одессы до Бомбея вокруг мыса Доброй Надежды путь равен 11814 миль, то через Суэцкий канал он почти в 3 раза короче - 1174 мили. В 1,5 - 2 раза сокращаются пути в порты Индийского океана из портов Великобритании, Франции, Италии и других стран.

Плавание осуществляется встречными караванами с расхождением их в Большом Горьком озере. Время прохождения канала 11 - 15 часов. Суэцкий канал имеет большое значение для судоходства всех морских государств мира. В среднем по нему проходят ежегодно около 20 тыс. груженых судов и судов в балласте. Трасса канала начинается в Порт-Саиде (Средиземное море) и заканчивается в порту Суэц (Красное море). Протяженность собственно канала - 86 миль, а с подходными морскими каналами - 93 мили. Ширина канала по поверхности 120 - 150 м, по дну - 45-60 м, а проходные глубины 12 - 13 м. Скорость движения по каналу не более 8 узлов.

Максимальная длина судов, проходящих по каналу, не ограничена, максимальная ширина установлена 61 м, а допустимая осадка определяется по специальным таблицам в зависимости от вида, ширины и скорости судна (для крупнотоннажных судов - 13 км/час).

Для повышения безопасности судов, следующих по каналу установлена трёхкомпонентная система управления движением судов (обеспечение постоянного контроля за местоположением каждого судна, его скорости, отклонения от пути следования с помощью высокоточных радиолокационных станций в Порт-Саиде, Порт-Тауфике и в Б. Горьком озере), а также система «Лоран-С», обслуживающая канал и подходы к нему; прямая непрерывная радиосвязь между лоцманами и центром движения; центр компьютерной обработки данных об условиях прохождения судов.

**В Суэцком канале лоцманская проводка обязательна** - суда валовой вместимостью более 500 рег. т (по правилам обмера Суэцкого канала) должны

пользоваться услугами лоцманов Управления канала при входе в Порт-Саид и гавань Порт-Тауфик, при выходе из них, а также при следовании по каналу.

**Лоцманскую проводку разделяют на две категории:**

- транзитную, при которой судно следует из одного моря в другое, и
- нетранзитную, охватывающую все остальные случаи лоцманской проводки судов в пределах Суэцкого канала.

Категория проводки имеет значение при исчислении лоцманских услуг.

Лоцманами на Суэцком канале могут быть граждане любого государства, заключившие с администрацией канала соответствующий договор.

В случае, если лоцман внезапно окажется не в состоянии выполнять свои обязанности, капитан должен:

- уменьшить ход или ошвартоваться, если судно находится в канале, или стать на якорь, если оно находится в озере;
- предупредить идущее в кильватер судно о своих предполагаемых маневрах с помощью визуальных или звуковых сигналов;
- дать срочную радиограмму на радиостанцию управления канала.

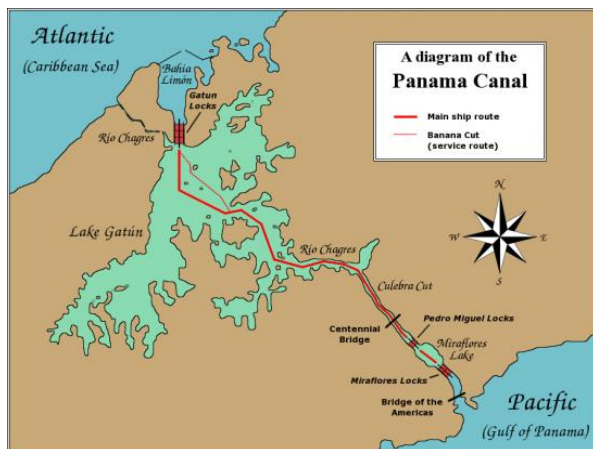
На Суэцком канале действуют правила, определяющие точное время прохода определенного отрезка пути. Опережение графика или отставание, хотя бы на минуту, строго наказывается. Поэтому установленные на канале контрольные посты фиксируют точность графика, за отклонение от которого лоцман платит штраф.

**Панамский канал**, введенный в эксплуатацию в 1914 г., является важнейшим морским транспортным путем, соединяющим Тихий и Атлантический океаны, проложен через Панамский перешеек. Первое судно по каналу прошло 15 августа 1914 г. (официальное открытие произошло только в 1920 г.).

Трасса канала со стороны Атлантического океана начинается в бухте Лимон, идет на юг до искусственного озера Гатун, которое находится на 25,9 м выше уровня океана. Вертикальный подъем судов осуществляется с помощью трехступенчатых, спаренных шлюзов. По Гатунскому озеру проходит почти половина трассы (21 миля) канала. Затем она поворачивает в восточном



направлении и входит в искусственно вырытый участок (Кулебрскую выемку), Зона канала площадью 1432 кв. км занимает 1,9 % территории Панамы и разделяет страну на две части.



Общая длина канала 81,6 км, в том числе 65,2 км по суше и 16,4 км по Панамской и Лимонской бухтам. Наименьшая ширина по дну канала составляет 150 м. Минимальная глубина 12,5 м. Суда движутся по каналу самостоятельно со скоростью 10 км/час (на сложных участках возможно сопровождение буксирами). Общее время прохода каналом - около 20 часов, включая время ожидания прохода (чистое время прохода 8,3 часа, из которых 3 часа занимает собственно шлюзование). Оба входа в канал защищены от океанских волн бетонными дамбами.

Со стороны Атлантического океана - трехступенчатый Гатунский шлюз (каждая ступень поднимает или опускает судно на 25,9 м). Со стороны Тихого океана сооружены два шлюза: одноступенчатый Педро-Мигель и Мира-Флорес, которые также поднимают или опускают судно на 25,9 м. Длина шлюзовых камер 305 м, их ширина - 33,5 м.

Технические возможности шлюзов (их парность) позволяет одновременно пропускать по два судна в разных направлениях. Проводка судов в шлюзах осуществляется электровозами, которые движутся по зубчатым рельсам, проложенным поверх стен шлюзов.

Средняя суточная пропускная способность канала - 36 судов (максимальная - 48). Ежегодно через канал проходит более 15 тыс. судов. Наибольшим судном, прошедшим через канал, является нефтерудовоз «Маркова Проспектор», длина которого составила 296,5 м, а самым широким - американское судно типа «Нью Джерси», шириной 32,93 м.

Панамский канал оборудован автоматизированной системой контроля за движением судов, установленной в Ла-Бока. Оборудование центра включает компьютер NCR Century-200 и 12 установок NCR-796 визуальной демонстрации обстановки в канале, которые связаны между собой телефонными линиями.

Исходные данные для системы поступают от контрольных постов шлюзов и береговых постов в Зоне канала, которые после обработки используются для демонстрации местоположения судов в канале на специальном табло. Информация о судне и обстановке в канале насчитывает 156 позиций, относящихся к основным характеристикам судна, включая размеры, транспортные возможности, тоннаж, швартовое оборудование, основные и специальные средства управления. Кроме того, учитывается 95 показателей, например время прохода (транзит), размеры сборов за транзит и сведения о перевозимых грузах за каждый проход судна каналом.

Каждому судну присваивается постоянный идентификационный номер, который остается неизменным при изменении наименования судна, владельца или флага. По номеру оператор компьютера позволяет быстро определять число лоцманов, необходимое оборудование для буксировки и размеры буксиров, необходимых для проводки каждого судна по каналу.

Панамский канал имеет чрезвычайно важное значение для экономики США - он значительно сокращает расстояния при торговле и перевозках между западным и восточным берегами страны; он также чрезвычайно важен для торговли стран Латинской Америки, расположенных на берегах Тихого и Атлантического океанов.

Из Атлантики через канал перевозится нефть и нефтепродукты, уголь, сахар, соя, оборудование, фосфаты и др. грузы. В обратном направлении идут руда, пшеница, ячмень, бананы, оборудование и др.

**В Панамском канале установлена обязательная лоцманская проводка,** которая характерна следующими особыми признаками;

- лоцман Панамского канала является лицом, управляющим движением проводимого судна;

- ответственность за убытки, причиненные в результате ошибочных действий лоцмана, несет Компания Панамского канала;

- обязательная лоцманская проводка бесплатна.

От обязательной лоцманской проводки освобождаются:

- малые суда длиной менее 65 фут (20 м), с осадкой не более 6 фут (1,8 м), портами назначения которых являются конечные порты канала и которые по каналу транзитом не проходят;

- всякие суда, совершающие частые заходы в воды Зоны канала, командный состав и команда которых способны безопасно совершать плавание в водах Зоны канала;

- суда и корабли ВМФ США и суда Компании Панамского канала.

Лоцманские станции расположены в конечных портах канала - Кристобаль и Бальбоа. Для обеспечения непрерывности лоцманской проводки, на случай каких-либо происшествий (болезнь лоцмана, несчастный случай и пр.), организованы лоцманские пункты в Гамбоа, Ла-Пита и Кукарача.

Рассмотренные выше каналы имеют важное мировое значение. Но наряду с ними имеется ряд каналов, роль которых ограничивается пределами одного морского бассейна или даже сводится к обслуживанию одного владельца. С технической точки зрения они могут быть более совершенными, чем каналы мирового значения, но их географическое расположение не влияет на мировое судоходство<sup>17</sup>. К числу важнейших искусственных соединений такого типа относятся:

- Беломорско-Балтийский канал (ББК);

- Коринфский канал - пересекает Коринфский перешеек и соединяет п-ов Пелопонес с собственно Грецией;

---

<sup>17</sup> Информационный источник [https://studwood.ru/1645913/tehnika/mezhdunarodnye\\_morskie\\_kanalny](https://studwood.ru/1645913/tehnika/mezhdunarodnye_morskie_kanalny)

- Гёта-канал (иногда называется Гёта - Тролльхеттан) - система каналов и озер, соединяющая Балтийское море с проливом Каттегат;

- Бугско-Днепровско-Лиманский канал (БДЛК), начинается у о-ва Березань в Черном море и тянется на 44 мили до Николаевского морского канала; связывает с морем Днепро-Бугский, Николаевский морские порты, специализированный морской порт Октябрьск, а также Николаевский речной порт;

- Херсонский морской канал (ХМК), который соединяет с морем Херсонский морской торговый порт, ответвляется в месте поворота с пятого на шестое колено БДЛК;

- Керчь-Еникальский канал (КЕК) прорыт в Керченском проливе и соединяет Черное и Азовское моря<sup>18</sup>.

В соответствии с Приказом Минтранса РФ от 22.07.2008 № 112 «Об утверждении Положения о морских лоцманах Российской Федерации» для осуществления лоцманских проводок в распоряжении морского лоцмана должно находиться следующее материально-техническое обеспечение и оснащение:

1) средства доставки морского лоцмана с берега на судно, обеспечивающие безопасную посадку и безопасную высадку морского лоцмана с судна, находящиеся в исправном состоянии и обладающие необходимыми техническими характеристиками исходя из протяженности района лоцманской проводки судов, продолжительности лоцманской проводки судов, интенсивности судоходства, гидрометеорологических и других особенностей района лоцманской проводки судов (лоцманский катер, вертолет и т.п.);

2) автомобильный транспорт, функционирующий в круглосуточном режиме;

---

<sup>18</sup> Помимо этих в мировом судоходстве используются еще каналы чисто местного значения. Это искусственные соединения, сооруженные в обход трудных в навигационном отношении районов (Каледонский канал в Северной Шотландии, Кейн-Код в штате Массачусетс, США) и каналы, соединяющие расположенные в глубине материка морские порты с морем (канал Нордзее, соединяющий порт Амстердам с Северным морем; канал Хьюстон, соединяющий одноименный порт с Мексиканским заливом; Манчестерский канал, соединяющий порт Манчестер с Ливерпульским заливом и др.). Кроме того, существуют каналы, ведущие к крупным промышленным центрам ряда стран и расположенным около них портам с целью обеспечения выгрузки сырья или погрузки готовой продукции на морские суда. Эти каналы исключают участие в транспортном процессе дополнительных перевозок и, таким образом, удешевляют транспортные издержки.

- 3) необходимые средства связи с судами, службами морского порта, ЦУДС и СУДС;
- 4) индивидуальную систему позиционирования и идентификации судов, сопряженную с информационной базой СУДС и портовых служб;
- 5) помещения для работы и отдыха морских лоцманов, соответствующие санитарным нормам и оборудованные телефонной связью и необходимой оргтехникой;
- 6) помещение и оборудование для проведения технической учебы морских лоцманов;
- 7) помещение, имеющее оборудование для хранения и подогрева пищи;
- 8) морские навигационные карты и пособия на район лоцманской проводки судов, откорректированные по последним "Извещениям мореплавателям";
- 9) навигационная, гидрометеорологическая и гидрологическая информация по району лоцманской проводки судов;
- 10) необходимые документы, связанные с лоцманской деятельностью;
- 11) спецодежду в соответствии с климатическими условиями района лоцманской проводки судов;
- 12) индивидуальные спасательные средства и средства индивидуальной связи одобренного типа;
- 13) медицинские средства оказания первой помощи.

### **3. Лоцманские службы**

Лоцманские службы могут создаваться Государственными бассейновыми управлениям и водных путей и судоходства, морскими администрациями устьевых и морских портов, а также другими юридическими лицами и гражданами, занимающимися предпринимательской деятельностью без образования юридического лица<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Пункт 1.2 Положения о лоцманской службе и лоцманской проводке судов по внутренним судоходным путям Российской Федерации. Приказ Минтранса РФ от 03.02.1995 № 11.

Лоцманская служба должна иметь лицензию на право заниматься лоцманской проводкой судов. Лицензия выдается Министерством транспорта Российской Федерации или им уполномоченным органом на ведение лицензионной деятельности в установленном порядке.

Контроль за соблюдением лоцманскими службами лицензионных условий обеспечивается органами Российской транспортной инспекции. Государственный надзор за деятельностью лоцманских служб по вопросам обеспечения безопасности проводки судов осуществляют органы Государственной речной судоходной инспекции Российской Федерации.

За нарушение лицензионных требований лоцманская служба может быть лишена лицензии или действие ее может быть приостановлено органом, выдавшим лицензию, в том числе и по представлению органов Российской транспортной инспекции, Государственной речной судоходной инспекции Российской Федерации.

#### **4. Правовое положение лоцмана**

Прибрежное государство, не имея права устанавливать свои порядки на проводимом судне, правомочно в определенных пределах ограничивать свободу его плавания и обязать принять лоцмана на борт судна. Прибрежное государство не правомочно обязывать капитана передавать управление судном лоцману, так как такое действие прямо нарушало бы права иностранного государства, флаг которого носит судно, а также права судовладельца, который доверил управление судном только капитану и возложил на него за это ответственность.

Лоцман, прежде всего, при обязательной лоцманской проводке исполняет функции советника, т.е. обязан добросовестно, ясно и четко излагать необходимую капитану достоверную информацию обо всех опасностях на пути следования, а также местных правилах плавания. Лоцман обязан рекомендовать капитану использовать определенные судовые средства, а также вспомогательные средства – СУДС, буксиры и т.д. В некоторых случаях лоцман имеет право требовать от

капитана использовать буксиры (при обязательной лоцманской проводке) или СУДС.

При обязательной лоцманской проводке лоцман не вправе подменять капитана, и их взаимоотношения строятся по схеме: капитан – лицо, управляющее судном, принимающее любые решения по судовождению (информационные, организационные, оперативные); лоцман – советник капитана, оказывающий советы капитану по поводу безопасного управления маневрами судна в районе лоцманской проводки.

Лоцман обязан сам прямо исполнять нормы международного национального права по обеспечению безопасности мореплавания и советовать (рекомендовать) капитану действия по эффективному исполнению данных норм. Более того, ему вменена обязанность контролировать исполнение данных норм капитаном. Если капитан не исполняет правомерные советы лоцмана, которые соответствуют содержанию норм прибрежного государства относительно безопасности плавания в районе проводки, то он является нарушителем. Он должен нести ответственность не только согласно международным нормам и нормам государства флага судна, но и согласно норм прибрежного государства, поскольку его действия противоречат безопасности не только проводимого судна, но и других судов в районе проводки. Лоцман имеет не только обязанность, но и полное право требовать от капитана исполнения норм прибрежного государства. Таким образом, лоцман, исполняя функцию советника, выполняет и некоторые функции должностного лица, осуществление которых не должно менять его правового статуса как советника капитана.

### **Выполнение лоцманом обязанностей публично-правового характера**

Во время лоцманской проводки судна лоцман обязан немедленно сообщать капитану морского порта:

- о любых переменах на фарватерах, которые могут создавать угрозу безопасности мореплавания;

- о любых происшествиях с судном, проводку которого он осуществляет, и с другими судами в обслуживаемом им районе;

- о невыполнении капитаном судна, лоцманскую проводку которого он осуществляет, правил плавания судов и правил предотвращения загрязнения с судов нефтью, вредными веществами, сточными водами или мусором.

### **Взаимоотношения лоцмана и капитана судна**

В соответствии с приказом Минтранса РФ от 03.02.1995 № 11 капитан судна должен подать заявку на выделение лоцмана в сроки, установленные обязательными постановлениями по портам, а при подаче заявки в пунктах, где нет службы капитана порта - за 48 часов с последующим уточнением за 2 часа до начала лоцманской проводки.

При стоянке судна в порту под обработкой заявку на лоцманскую проводку капитан судна обязан подать не позднее 8 часов до отхода судна. Сроки подачи заявок объявляются в извещениях судоводителям.

Решение о выборе лоцманской службы на предстоящий переход принимает капитан судна.

При вызове лоцмана капитаном лоцманские службы обязаны немедленно направить на судно лоцмана и уведомить капитана о времени его прибытия. В случае невозможности направить лоцмана немедленно они обязаны сообщить капитану, когда прибудет лоцман.

Лоцманская служба несет материальную ответственность в размере полной себестоимости содержания судна за простой судна в связи с неприбытием лоцмана в согласованное время.

Прибывший на судно лоцман обязан предъявить капитану судна лоцманское удостоверение и квитанцию установленного образца.

При приеме лоцмана на борт судна или убытия его капитан принимает меры по безопасной посадке и высадке. Капитан безвозмездно предоставляет лоцману на период проводки помещение для проживания и питание наравне с экипажем.

Эти правила относятся также к стажеру лоцмана, прибывшему вместе с лоцманом с целью прохождения практики.



Капитан судна объявляет лоцману данные об осадке, длине, ширине, надводном габарите судна по высоте, роде груза, грузоподъемности или иной вместимости судна, которые вносятся в квитанцию лоцмана, подписываемую капитаном.

Капитан судна может изложить в квитанции лоцмана сведения относительно обстоятельств, касающихся лоцманской проводки судна.

Лоцман знакомит капитана с особенностями перехода на участке проводки и должен быть осведомлен капитаном о возможностях судна (состава), его маневровых характеристиках, включая особенности поведения судна (состава) в различных условиях плавания на участке.

Во время лоцманской проводки капитан судна обеспечивает безопасность плавания с учетом рекомендаций лоцмана.

Капитан может поручить лоцману отдавать распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому, но это не освобождает его от ответственности за последствия, которые могут наступить в результате передоверия полномочий по управлению судном.

Если во время проводки судна лоцман вынужден временно оставить мостик, то один из членов командного состава судна судоводительской специальности должен заменить его на мостике или приостановить движение судна.

Лоцман не вправе без согласия капитана оставить судно раньше, чем поставит судно на якорь, ошвартует судно в безопасном месте, выведет судно в море или будет сменен другим лоцманом.

Если время проводки судна составляет более 12 часов, а судно работает в круглосуточном режиме, то проводка судна должна осуществляться двумя лоцманами.

В случаях, когда это необходимо в целях безопасности судна или других судов, лоцман вправе приостановить проводку судна до наступления обстоятельств, позволяющих продолжить безопасное плавание.

Если капитан, принявший на судно лоцмана, действует вопреки его рекомендациям, лоцман имеет право в присутствии третьего лица отказаться от

продолжения проводки судна, при этом лоцман обязан потребовать, чтобы об этом обстоятельстве было записано в квитанции лоцмана.

В случае обоснованного сомнения в правильности рекомендации лоцмана капитан вправе отказаться от его услуг в присутствии третьего лица, с записью об этом в судовом журнале и квитанции лоцмана и потребовать замены лоцмана.

Присутствие на судне лоцмана не снимает с капитана или другого вахтенного начальника ответственности за управление судном и обеспечение безопасности плавания.

Капитан судна не вправе увозить лоцмана за пределы обслуживаемого им района.

В случае, если лоцман увезен судном, лоцманскую проводку которого он осуществлял, за пределы обслуживаемого им района, капитан должен обеспечить за счет судна возвращение лоцмана к месту его постоянного нахождения.

Организация, работником которой является лоцман, имеет право на возмещение убытков, причиненных ей задержкой лоцмана, если только задержка не была вызвана действием непреодолимой силы.

Из вышесказанного следует, что при взаимоотношениях с капитаном лоцман обязан:

1) с прибытием на судно предъявить капитану судна лоцманское удостоверение;

2) потребовать от капитана судна всех данных о судне (размерениях, маневренных характеристиках и других), которые необходимы лоцману для осуществления лоцманской проводки судна.

При взаимоотношениях с лоцманом капитан обязан:

1) отказать в праве практике и взятия на борт в качестве лоцмана лицо, не имеющее лоцманского удостоверения;

2) обеспечить безопасную посадку и безопасную высадку лоцмана (стажеру лоцмана), а также безвозмездно предоставлять ему (стажеру лоцмана) в период лоцманской проводки судна отдельное помещение и питание;

3) объявить лоцману точные данные об осадке, о длине, ширине и вместимости судна, которые вносятся в лоцманскую квитанцию, подписываемую капитаном судна;

4) в случае вынужденного временного оставления мостика уведомить об этом лоцмана и указать ему лицо, ответственное за управление судном в отсутствие капитана судна;

5) обеспечить за счет судна возвращение лоцмана к месту его постоянного нахождения, в случае, если лоцман увезен судном, лоцманскую проводку которого он осуществлял, за пределы обслуживаемого им района;

### **Требования к лоцманам**

Сейчас все больше внимания уделяется соответствию уровня работы лоцманской службы международным стандартам качества, например, ИСО-9002. Требования, на первый взгляд, просты: соответствовать уровню развития международного судоходства.

В последнее время высказывается мысль о том, что подготовка судоводителей и современное навигационное оборудование зачастую исключают целесообразность лоцманских услуг. Однако никакое чудо технической мысли не сможет полностью заменить человека, особенно в нестандартной ситуации, когда правильное решение может принять только человек. Безусловно, капитан опытный судоводитель, но он не знаток местной акватории. Самостоятельно капитану все труднее одинаково квалифицированно заходить в любой порт мира. По статистике, почти 90% аварий происходит в районах, ограниченных для мореплавания, в портах и на подходах к ним. В опасных и сложных для мореплавания районах лоцман может несколькими советами передать капитану свой опыт, необходимый для безопасной проводки судна.

В условиях зимней навигации факторы риска, а следовательно, и требования к лоцману увеличиваются. Дело в том, что морской порт Санкт-Петербург относится к категории замерзающих и суда в зимних условиях следуют в караване до 12 судов. Порядок следования – за ледоколом. Общая протяженность

ледокольной проводки в отдельные годы достигала 230 миль. Правила – жесточайшие, и это при том, что некоторые капитаны впервые идут в лед.

Сложности возникают не только зимой. Морской канал Санкт-Петербурга относится к наиболее сложным по мировым стандартам для прохода судов с разрешенными размерениями: 260 метров длиной и осадкой до 11 метров. Маневрирование таких судов в канале, местами шириной 80 метров, крайне затруднительно.

Невскую гавань трудно удивить океанскими лайнерами, город постоянно посещают суда по 230-260 метров длиной, и опыт у лоцманов богатейший, но все же каждая из таких операций уникальна по-своему. Впереди – запланированный на 2000 год заход пассажирского судна около 300 метров длиной. Проводка такого пассажирского судна, которое, кстати, придет в Санкт-Петербург прямо со стапелей, уникальна уже тем, что на 30 метров превышает предельно разрешенную длину. Операция по проводке такого судна прорабатывалась на визуальном тренажере в Копенгагене под руководством двоих петербургских лоцманов.

По итогам пассажирской навигации 1998 года Санкт-Петербургский морской порт признан самым привлекательным портом для захода в Северной Европе. В этом есть заслуга и Общества морских лоцманов Санкт-Петербурга. Лоцман, первым поднимаясь на борт, практически представляет державу. Это ко многому обязывает. Профессионализм, английский язык, форма одежды, техническая оснащенность, экипировка, внешний вид должны соответствовать предъявляемым стандартам. Сейчас по профессионализму, знанию английского языка, технической оснащенности лоцманы Общества не уступают своим коллегам из Европы<sup>20</sup>.

Функции лоцмана не являются административно-надзорными, то есть он не должен указывать капитану судна на какие-то нарушения, а также требовать их устранения. Он выполняет обязанности публично-правового характера (ст. 92 КТМ).

---

<sup>20</sup> Информационный материал с интернет сайта: [http://www.rucompany.ru/company.php?id\\_company=1959](http://www.rucompany.ru/company.php?id_company=1959)

Лоцманами могут быть лица, имеющие среднее или высшее судоводительское образование, диплом капитана высшей группы грузовых самоходных и буксирных серийных судов внутреннего плавания, работающих в бассейне (районе), либо диплом капитана такой же или высшей группы пассажирских судов, и выдерживавшие испытания на знание лоцманского дела в определенном районе плавания, а также имеющие медицинское свидетельство о пригодности по состоянию здоровья для работы на судах. Лоцман должен иметь лоцманское удостоверение установленной формы на право работы в определенных районах проводки судов. Лоцманские удостоверения с присвоением звания «Речной лоцман» выдаются лоцману после прохождения проверки знаний в аттестационных комиссиях.

Перечислим подробнее требования<sup>21</sup>, предъявляемые к морским лоцманам, а именно они должны иметь:

- 1) гражданство Российской Федерации;
- 2) действующее лоцманское удостоверение, выданное капитаном морского порта и подтверждающее квалификацию морского лоцмана, его право на осуществление лоцманской проводки судов определенных размеров и назначений в определенном районе лоцманской проводки судов (Приложение № 1);
- 3) диплом государственного образца о высшем или среднем профессиональном образовании по специальности «Судовождение» или «Морское судовождение»;
- 4) диплом о присвоении квалификации не ниже старшего помощника капитана;
- 5) справку о плавании сроком не менее трех лет в должности капитана или старшего помощника капитана на морских судах валовой вместимостью 500 и более;
- 6) свидетельство о прохождении тренажерной подготовки по программам: Радиолокационное наблюдение и прокладка; Использование средств

---

<sup>21</sup> Требования установлены Приказом Минтранса РФ от 22.07.2008 № 112 (ред. от 09.03.2010, с изм. от 22.11.2017) «Об утверждении Положения о морских лоцманах Российской Федерации».

автоматической радиолокационной прокладки (САРП); Маневрирование и управление судном; Использование электронных карт на морских судах; Оператор глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ);

7) начальную подготовку в соответствии с правилом VI/1 Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты 1978 года с поправками 1995 года (ПДНВ-78/95) (решение о вступлении СССР в Конвенцию принято Постановлением Совета Министров СССР от 14 сентября 1979 г. № 891);

8) свидетельство о прохождении профессиональной подготовки или повышении квалификации морских лоцманов;

9) справку об успешном прохождении стажировки в течение не менее 7 дней в качестве дублера оператора службы управления движением судов (СУДС), в зоне действия которой находится район лоцманской проводки, обслуживаемый лоцманской организацией, работником которой является морской лоцман или кандидат в морские лоцманы;

10) заключение медицинской комиссии о соответствии состояния здоровья требованиям, предъявляемым при дипломировании капитанов и вахтенных помощников капитана в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. с поправками 1995 года (ПДНВ 78/95);

11) трудовой договор с лоцманской организацией на выполнение обязанностей морского лоцмана.

В связи с тем, что морские лоцманы, высаживаемые (снимаемые) на судно (с судна) с помощью вертолета, они должны пройти специальную подготовку.

В соответствии с п. 6 Положения о морских лоцманах Российской Федерации морской лоцман должен знать:

1) нормы международного права и законодательство Российской Федерации об обеспечении безопасности мореплавания, охране человеческой жизни на море и предотвращении загрязнения окружающей среды применительно к лоцманской деятельности;

- 2) требования по организации штурманской службы на судах, методы и способы решения задач судовождения;
- 3) границы и лоцийное описание района лоцманской проводки;
- 4) правила плавания и обязательные постановления в морском порту, действующие в районе лоцманской проводки судов;
- 5) климатические, гидрометеорологические, гидрологические и навигационно-гидрографические факторы, влияющие на судно при плавании в районе лоцманской проводки судов, и способы учета воздействия этих факторов при управлении судном, в том числе направления и скорости течений, высоту и продолжительность приливов, объявленные проходные осадки, глубины в районе лоцманской проводки судов с учетом приливно-отливных явлений, названия и характеристики каналов, мелей и мысов района лоцманской проводки судов;
- 6) любые иные особенности района лоцманской проводки судов, оказывающие влияние на безопасность плавания судов;
- 7) системы разделения движения, схемы судоходства, системы управления судами, характеристики и особенности навигационных путей в районе лоцманской проводки судов, в том числе рекомендуемые курсы и расстояния района лоцманской проводки судов;
- 8) виды и характеристики применяемых в районе систем плавучего и стационарного навигационных ограждений;
- 9) оборудование мостика и средства судовождения;
- 10) характеристику огней и их секторы видимости и туманные сигналы, радиолокационные отражатели и радиомаяки, другие электронные средства, используемые в районе лоцманской проводки судов;
- 11) названия, местоположение и характеристики плавучих маяков, буюв, знаков, построек и других приметных ориентиров в районе лоцманской проводки судов;
- 12) названия, места расположения, характеристики и особенности средств навигационного оборудования и естественных навигационных ориентиров, имеющих в районе лоцманской проводки судов;

13) порядок использования информации, предоставляемой СУДС в целях обеспечения безопасности движения судов в районе лоцманской проводки судов;

14) характеристики и порядок использования действующих в районе лоцманской проводки судов технических систем навигации, идентификации, сигнализации, связи, контроля и управления судоходством (глобальная навигационная спутниковая система (ГЛОНАСС), глобальная система навигации и определения местоположения (GPS), автоматические идентификационные системы (АИС), ГМССБ и др.);

15) названия, позывные служб морского порта, СУДС, судов и других участников обеспечения плавания судов в районе лоцманской проводки судов и способы осуществления связи с ними;

16) порядок использования навигационных карт и пособий по району лоцманской проводки судов;

17) способы аналитического, графического, инструментального и глазомерного ориентирования при осуществлении контроля местоположения судна применительно к району лоцманской проводки судов;

18) отличительные глубины над подводными навигационными опасностями и мелями в районе лоцманской проводки судов;

19) имеющиеся в районе лоцманской проводки судов системы передачи навигационных предупреждений мореплавателям, объемы и сроки передаваемой ими информации;

20) порядок получения и использования в районе лоцманской проводки судов навигационной и гидрометеорологической информации;

21) порядок использования и ограничения на использование радиолокатора и систем автоматической и радиолокационной прокладки;

22) имеющиеся в районе системы передачи навигационных предупреждений, объемы и сроки передаваемой информации;

23) особенности лоцманской проводки судов, перевозящих опасные грузы;



24) технические и эксплуатационные характеристики имеющихся в районе лоцманской проводки ледоколов, буксиров и способы их использования во время плавания, маневрирования и производства швартовных операций;

25) факторы, влияющие на управляемость судна;

26) особенности, недостатки и ограничения, присущие различным системам судовых двигателей, подруливающих и рулевых устройств;

27) расположение портовых сооружений, якорных стоянок, мест расхождения при движении судов в узкостях и места убежища для них;

28) характеристики и особенности имеющихся в районе лоцманской проводки судов гидротехнических сооружений (причалы, пирсы, молы, дамбы, мосты, эстакады, судходные шлюзы, каналы, выносные перегрузочные устройства и др.), способы и приемы безопасного прохода, маневрирования и производства швартовных операций в районе лоцманской проводки судов этих сооружений в разное время суток и с учетом воздействия на судно гидрометеорологических факторов;

29) планы действий в чрезвычайных ситуациях на море;

30) расположение и характеристики имеющихся в районе лоцманской проводки судов аварийно-спасательных формирований и средств ликвидации аварийных разливов нефти;

31) способы производства швартовных операций и постановки судна на якорь в различных гидрометеорологических условиях;

32) управление судном при швартовке, постановке/снятии с якоря, швартовке и отшвартовке, маневрировании с буксирами и без них и при чрезвычайных ситуациях;

33) характерные обстоятельства и причины происшествий с судами в районе лоцманской проводки судов;

34) использование и ограничения различных типов буксиров;

35) безопасные процедуры посадки и высадки морского лоцмана;

36) английский язык в объеме, необходимом для осуществления лоцманской деятельности, не ниже знания «Стандартных фраз ИМО для общения на море»<sup>22</sup>

В соответствии с п. 7 Положения о морских лоцманах Российской Федерации морской лоцман должен уметь:

1) применять свои профессиональные знания и опыт при осуществлении лоцманской проводки судна на практике (давать советы и рекомендации в процессе управления судном при его движении, маневрировании и производстве швартовных операций в целях обеспечения безопасности плавания судов, предотвращения происшествий с судами и защиты морской среды);

2) свободно ориентироваться на местности и в навигационной обстановке по пути следования судна в районе лоцманской проводки судов в различное время суток и при различных погодных условиях;

3) использовать искусственные и естественные навигационные ориентиры при определении и контроле за местоположением судна;

4) применять аналитические, графические, инструментальные и глазомерные методы определения и контроля за местоположением судна;

5) определять элементы движения встречных судов и решать задачи по безопасному расхождению с ними;

6) учитывать влияние гидрометеорологических и гидродинамических факторов, влияющих на судно при его движении и стоянке;

7) пользоваться судовыми и индивидуальными техническими средствами навигации, сигнализации и связи;

8) взаимодействовать с оператором СУДС при осуществлении лоцманской проводки судов;

9) давать рекомендации капитану обслуживаемого судна по работе с буксирами при осуществлении всех видов буксировочных и швартовных операций, применяемых в районе лоцманской проводки судов;

---

<sup>22</sup> Резолюция ИМО А.960 (23) от 5 декабря 2003 г. «Рекомендации по подготовке и дипломированию морских лоцманов, иных чем лоцманы открытого моря, и эксплуатационным процедурам для морских лоцманов».

10) использовать русский и (или) английский язык в процессе общения с капитаном судна, лоцманскую проводку которого осуществляет, и другими участниками обеспечения плавания судов в районе лоцманской проводки судов, а в случае разногласий или непонимания - Стандартные фразы ИМО для общения на море.

11) оказывать первую медицинскую помощь и использовать способы личного выживания в соответствии с правилом VI/1 Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. с поправками 1995 года (ПДНВ-78/95).

***Кандидат в морские лоцманы должен:***

1) удовлетворять установленным требованиям, за исключением требований о наличии у него действующих лоцманского удостоверения и трудового договора с лоцманской организацией на выполнение трудовых обязанностей морского лоцмана;

2) иметь справку об успешном прохождении стажировки в качестве ученика (стажера) лоцмана в течение не менее 6 месяцев с указанием района лоцманской проводки судов и типов проводимых судов.

В обязанности морского лоцман входит:

1) совершенствование своих знаний и опыта, необходимых для успешной профессиональной деятельности;

2) не реже одного раза в 5 лет проходить повышение квалификации и аттестацию;

3) проходить медицинские обследования для подтверждения соответствия установленным требованиям состояния здоровья для работы на судах один раз в год;

4) соблюдать установленный режим труда и отдыха в целях обеспечения физической и психологической готовности к осуществлению надлежащей лоцманской проводки судна на всем ее протяжении в соответствии с установленными требованиями;

5) при осуществлении лоцманской проводки иметь при себе лоцманское удостоверение, лоцманскую квитанцию, а для проводки судов, совершающих международные рейсы, - паспорт (удостоверение личности) моряка;

6) во время посадки на судно и высадки с судна использовать индивидуальные спасательные средства.

### **Лоцманское удостоверение речных и морских лоцманов**

Обратим внимание на содержание **лоцманское удостоверение речных лоцманов** согласно приказу Минтранса РФ от 03.02.1995 № 11 № Положение о лоцманской службе и лоцманской проводке судов по внутренним судоходным путям Российской Федерации, в удостоверении указывается персональные данные лоцмана с фотографией, его класс, район проводки российских и/или иностранных судов.

Лоцманские удостоверения с присвоением звания «Речной лоцман» выдаются лоцману после прохождения проверки знаний в аттестационных комиссиях, созданных в соответствии с «Положением о порядке проведения аттестации лиц, занимающих должность исполнителей, руководителей и специалистов предприятий транспорта», утвержденным Приказом министра транспорта Российской Федерации и министра труда Российской Федерации от 11 марта 1994 г. N№ 13/11. Знания лоцмана подлежат периодической проверке.

**Лоцманское удостоверение для морских лоцманов** в соответствии с Положением о морских лоцманах Российской Федерации, выдается капитаном конкретного порта в нем указываются персональные данные лоцмана с фотографией, сведения о размерах и типах судов, в отношении которых лоцман вправе проводить проводку, район возможной лоцманской проводки судов, указывается дата выдачи, срок действия и срок продления удостоверения.

Примечательным является то, что до недавнего времени в удостоверении указывалось наименование лоцманской организации, однако Верховный Суд РФ признал недействующим со дня вступления решения суда в законную силу Приложение N 1 к Положению о морских лоцманах Российской Федерации, утвержденному приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22

июля 2008 г. № 112, в части, предусматривающей указание на наименование лоцманской организации.

С административным исковым заявлением обратилась Федеральная антимонопольная служба, которая посчитала, что указание на наименование лоцманской организации приводит к созданию препятствий деятельности лоцманских организаций, заинтересованных в привлечении к работе в них лоцманов, отвечающих их потребностям, и противоречит п. 1 ст. 87 КТМ РФ, а также пп. 2 п. 1 ст. 15 ФЗ от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Федеральная антимонопольная служба посчитала, что в случае перехода морского лоцмана на работу к иному работодателю (в другую лоцманскую организацию) выданное ему лоцманское удостоверение не может использоваться на новом месте работы по причине указания в нем прежнего места работы в соответствии с Приложением N 1, что является несоответствием морского лоцмана требованиям, установленным Положением, которое не предусматривает замену лоцманского удостоверения при наличии действующей квалификации морского лоцмана на право осуществления лоцманской проводки судов определенных размеров и назначений в определенном районе, а именно в районе, где лоцман уже получил лоцманское удостоверение по результатам ранее пройденной аттестации, что влечет необходимость прохождения морским лоцманом аттестации комиссии и получения нового лоцманского удостоверения. Между тем таких оснований для прохождения аттестации Положением не предусмотрено.

В обоснование заявленного требования ФАС России указала, что решением ФАС России от 29 декабря 2014 г. по делу № 1 15-79/00-03-14 о нарушении антимонопольного законодательства установлен факт нарушения Минтрансом России пп. 2 п. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции, выразившийся в создании препятствий деятельности лоцманских организаций.

На основании Решения ФАС России Минтрансу России выдано предписание от 29 декабря 2014 г. по указанному выше делу о нарушении антимонопольного законодательства, согласно которому Минтрансу России надлежало прекратить нарушение пп. 2 п. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции

путем внесения изменений в Положение. Законность Предписания проверена и подтверждена вступившими в законную силу судебными актами арбитражных судов. Однако до настоящего времени оно не исполнено, а доступ на рынок лоцманских услуг ограничен.

Верховный Суд РФ признавая недействующим положение предусматривающее указание в лоцманском удостоверении на наименование лоцманской организации исходил из следующего.

Лоцманская проводка судов, согласно КТМ РФ преследующая цели обеспечения безопасности плавания судов, предотвращения происшествий с судами и защиты морской среды, осуществляется морскими лоцманами, имеющими выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах, удовлетворяющими требованиям положения о морских лоцманах, утвержденного 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 (статьи 86 и 87). Прибывший на судно лоцман обязан предъявить капитану судна лоцманское удостоверение, а капитан судна не вправе брать на судно в качестве лоцмана лицо, не имеющее лоцманского удостоверения (статья 93).

Как указано в Решении № ГКПИ09-767, на лоцманов возлагается ряд обязанностей публично-правового характера, выполнение которых не зависит от того, в качестве работника какой организации по лоцманской проводке судов осуществляется их деятельность (статья 92 КТМ РФ).

Исходя из требований Положения морской лоцман обязан не реже одного раза в 5 лет проходить аттестацию (пункт 9). Аттестации кандидатов в морские лоцманы и морских лоцманов и присвоение им квалификационной категории осуществляются аттестационными комиссиями, которые проводят следующие виды аттестации:

1) аттестация кандидатов в морские лоцманы или морских лоцманов на присвоение квалификационной категории морского лоцмана на определенный район лоцманской проводки (первичная аттестация);

2) аттестация морских лоцманов на подтверждение их квалификации, которая проводится один раз в пять лет (очередная (периодическая) аттестация);

3) аттестация, проводимая по представлению руководителей лоцманских организаций или органов контроля и надзора на морском транспорте при: необходимости повышения квалификационной категории морского лоцмана; неоднократном нарушении морским лоцманом правил лоцманской проводки судов или обязанностей морского лоцмана; аварийном случае с судном во время осуществления его лоцманской проводки, произошедшем по вине морского лоцмана; несоответствии морского лоцмана требованиям, установленным Положением; существенном изменении особенностей района лоцманской проводки судов (пункты 33, 35).

Требования, предъявляемые к морским лоцманам, установлены разделом II Положения, одним из которых является обязанность иметь действующее лоцманское удостоверение, выданное капитаном морского порта и подтверждающее квалификацию морского лоцмана, его право на осуществление лоцманской проводки судов определенных размеров и назначений в определенном районе лоцманской проводки судов.

Таким образом, Положение не содержит предписаний, возлагающих на морского лоцмана иметь лоцманское удостоверение с указанием наименования лоцманской организации, с которой он состоит в трудовых отношениях.

Следовательно, Приложение № 1, предусматривающее такое указание, противоречит приведенным нормам КТМ РФ и Положения.

Наличие указания в лоцманском удостоверении на наименование лоцманской организации в соответствии с Приложением № 1 препятствует переходу лоцманов из одной организации в другую при наличии действующей квалификации морского лоцмана на право осуществления лоцманской проводки судов определенных размеров и назначений в определенном районе лоцманской

проводки судов, что, в свою очередь, создает препятствия деятельности лоцманских организаций, заинтересованных в привлечении к работе в данных организациях лоцманов, отвечающих их потребностям, и нарушает требования пп. 2 п. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции, в соответствии с которым федеральным органам исполнительной власти, органам государственной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления, иным осуществляющим функции указанных органов органам или организациям, организациям, участвующим в предоставлении государственных или муниципальных услуг, а также государственным внебюджетным фондам, Центральному банку Российской Федерации запрещается принимать акты и (или) осуществлять действия (бездействие), которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции, в частности запрещается необоснованное препятствование осуществлению деятельности хозяйствующими субъектами, в том числе путем установления не предусмотренных законодательством Российской Федерации требований к товарам или к хозяйствующим субъектам.

Принимая во внимание, что оспариваемое положение противоречит нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу, заявленное требование в соответствии с пп. 1 п. 2 ст. 215 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации подлежит удовлетворению.

### **Порядок профессиональной подготовки и повышения квалификации морских лоцманов**

Профессиональная подготовка и повышение квалификации морских лоцманов включает в себя:

- подготовку кандидатов в морские лоцманы в соответствии с типовой программой, утверждаемой в установленном порядке;
- повышение квалификации морских лоцманов в соответствии с типовой программой, утверждаемой в установленном порядке.

Повышение квалификации морских лоцманов осуществляется в следующих случаях:

- окончание срока действия лоцманского удостоверения;



- аннулирование в установленном порядке лоцманского удостоверения;
- необходимости повышения квалификационной категории морского лоцмана;
- необходимости осуществления лоцманской проводки в новом районе лоцманской проводки судов;
- по инициативе лоцманской организации.

Подготовка кандидатов в морские лоцманы и повышение квалификации морских лоцманов должны включать в себя:

- теоретическую подготовку;
- тренажерную подготовку;
- стажировку на судах, лоцманская проводка которых осуществляется (далее - стажировка);
- стажировку в качестве дублера оператора СУДС, в зоне действия которой находится район лоцманской проводки судов.

Подготовка кандидатов в морские лоцманы и повышение квалификации морских лоцманов осуществляется в образовательных учреждениях профессионального образования.

Стажировка проводится под руководством квалифицированных морских лоцманов, имеющих стаж работы в качестве морского лоцмана не менее пяти лет.

Срок стажировки кандидата в морские лоцманы не должен быть менее шести месяцев. Если за указанный срок кандидат в морские лоцманы не получил необходимых навыков, срок такой стажировки может быть продлен до одного года. Срок стажировки морского лоцмана определяется программой повышения квалификации морских лоцманов. Стажировка морского лоцмана и кандидата в морские лоцманы в качестве дублера оператора СУДС проводится в течение не менее 7 дней.

Морским лоцманам и кандидатам в морские лоцманы, успешно прошедшим стажировку, выдается справка, подготовленная на основании отзывов морских лоцманов, операторов СУДС, проводивших стажировку морского лоцмана (кандидата в лоцманы), и подписанная руководителем лоцманской организации.

Теоретическая и тренажерная подготовка морского лоцмана и кандидата в морские лоцманы включает в себя прохождение подготовки по программам подготовки кандидатов в морские лоцманы и повышения квалификации морских лоцманов, в том числе прохождение тренажерной подготовки с целью приобретения, закрепления и обновления необходимых навыков:

- в организации и осуществлении радиолокационного наблюдения за судами и ведения прокладки траекторий их движения с целью избежания столкновений;

- в использовании электронных карт и средств автоматической радиолокационной прокладки (САРП);

- в осуществлении радиосвязи с судами и береговыми центрами при помощи ГМССБ;

- в осуществлении маневрирования и управления судами различных типов и размеров, в разное время суток и при различных гидрометеорологических условиях, в том числе и в стесненных условиях;

- в приемах оказания первой медицинской помощи пострадавшим и использовании способов личного выживания в случае попадания в условия забортной воды;

- в случаях применения вертолета при посадке (высадке) на судно морского лоцмана в районе лоцманской проводки судна, при условии положительного заключения медицинской комиссии о состоянии здоровья морского лоцмана и кандидата в морские лоцманы;

- в использовании английского языка для управления судном (при работе с судами под иностранными флагами).

Теоретическая подготовка кандидата в морские лоцманы должна также включать в себя прохождение занятий по теоретической подготовке осуществления лоцманской проводки судов в районе (районах) лоцманской проводки судов, в которых предполагается стажировка кандидата в морские лоцманы по программе, утвержденной капитаном соответствующего морского порта.

Техническая учеба, проводимая не реже одного раза в квартал по планам лоцманской организации, должна включать в себя:

- анализ аварийности и происшествий с судами в районе лоцманской проводки;

- учет влияния местных климатических, навигационно-гидрографических, гидрометеорологических и других особенностей района лоцманской проводки судов при управлении судном во время плавания, маневрирования и производства швартовных операций;

- применение аналитических, инструментальных и глазомерных методов ориентирования и контроля за местоположением судна во время лоцманской проводки;

- учет особенностей гидротехнических сооружений при плавании, маневрировании и производстве швартовных операций в районе лоцманской проводки;

- взаимодействие с СУДС и другими техническими системами в целях обеспечения безопасности мореплавания;

- особенности плавания в районе лоцманской проводки судов.

### **Порядок проведения аттестации кандидатов в морские лоцманы и морских лоцманов**

Аттестация кандидатов в морские лоцманы и морских лоцманов и присвоение им квалификационной категории осуществляются аттестационными комиссиями в форме аттестационного экзамена.

Председателем аттестационной комиссии является капитан морского порта, которым определяется ее персональный состав. В состав комиссии могут входить по одному представителю от лоцманских организаций, работники которых проходят аттестацию.

Аттестационные комиссии проводят следующие виды аттестации:

- 1) аттестация кандидатов в морские лоцманы или морских лоцманов на присвоение квалификационной категории морского лоцмана на определенный район лоцманской проводки (первичная аттестация);

2) аттестация морских лоцманов на подтверждение их квалификации, которая проводится один раз в пять лет (очередная (периодическая) аттестация);

3) аттестация, проводимая по представлению руководителей лоцманских организаций или органов контроля и надзора на морском транспорте при:

- необходимости повышения квалификационной категории морского лоцмана;

- неоднократном нарушении морским лоцманом правил лоцманской проводки судов или обязанностей морского лоцмана;

- аварийном случае с судном во время осуществления его лоцманской проводки, произошедшем по вине морского лоцмана;

- несоответствии морского лоцмана требованиям, установленным настоящим Положением;

- существенном изменении особенностей района лоцманской проводки судов.

Организация проведения аттестационного экзамена осуществляется капитаном морского порта. Аттестационный экзамен состоит из двух этапов: проверка знаний, в том числе в виде тестирования и собеседование.

Результаты проверки знаний кандидата в морские лоцманы и морского лоцмана оформляются протоколом, подписанным членами комиссии и ее председателем.

Оценка квалификации кандидата в морские лоцманы или морского лоцмана, а также решение комиссии принимаются открытым голосованием, при проведении которого кандидат в морские лоцманы или морской лоцман не присутствует. Аттестационный экзамен и голосование проводятся при наличии не менее 2/3 числа утвержденного состава комиссии. Результаты голосования определяются большинством голосов. При равенстве голосов решение считается положительным. Результаты голосования сообщаются сразу после голосования.

Результаты аттестационного экзамена заносятся в аттестационный лист, который составляется в одном экземпляре и подписывается председателем, секретарем и членами комиссии, принявшими участие в голосовании.

Аттестационный лист хранится в личном деле морского лоцмана в службе капитана морского порта.

При положительном решении комиссии капитан морского порта выдает лоцманское удостоверение сроком на 5 лет. При отрицательном решении комиссии повторный аттестационный экзамен допускается не ранее чем через один месяц.

Аттестационный экзамен проводится при предъявлении следующих документов:

1) диплом государственного образца о высшем или среднем профессиональном образовании по специальности «Судовождение» или «Морское судовождение»;

2) диплом о присвоении квалификации не ниже старшего помощника капитана;

3) справка о плавании сроком не менее трех лет в должности капитана или старшего помощника капитана на морских судах валовой вместимостью 500 и более;

4) заключение медицинской комиссии о соответствии состояния здоровья требованиям, предъявляемым при дипломировании капитанов и вахтенных помощников капитана в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. с поправками 1995 года (ПДНВ 78/95);

5) свидетельство о прохождении профессиональной подготовки или повышении квалификации морских лоцманов;

6) свидетельство о прохождении следующих видов тренажерной подготовки по программам: Радиолокационное наблюдение и прокладка; Использование средств автоматической радиолокационной прокладки (САРП); Маневрирование и управление судном; Использование электронных карт на морских судах; Оператор глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ);

7) справку об успешном прохождении стажировки в течение не менее 7 дней в качестве дублера оператора службы управления движением судов (СУДС), в

зоне действия которой находится район лоцманской проводки, обслуживаемый лоцманской организацией, работником которой является морской лоцман или кандидат в морские лоцманы;

8) справка о стажировке в районе лоцманской проводки;

9) перечень работ, в которых принимал участие стажер морского лоцмана;

10) представление лоцманской организации;

11) выписка из трудовой книжки о трудовой деятельности представляемого к аттестации работника за последние 5 лет.

По результатам аттестационного экзамена морским лоцманам присваиваются следующие квалификационные категории: морской лоцман 2 категории (присваивается морским лоцманам после прохождения первичной аттестации); морской лоцман 1 категории (присваивается морским лоцманам при условии их безаварийной работы в должности морского лоцмана не менее 5 лет и наличия представления лоцманской организации о повышении квалификационной категории морского лоцмана).

Лишение лоцманского удостоверения осуществляется в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

## **5. Лоцманский сбор**

В соответствии со ст. 106 КТМ РФ с судов, пользующихся услугами лоцманов, взимается лоцманский сбор.

Приказом ФАС России от 10.03.2016 № 223/16 утверждены Правила применения ставок портовых сборов в морских портах Российской Федерации. В соответствии с которыми, лоцманский сбор взимается за лоцманскую проводку судна в пределах установленного района обязательной (необязательной) лоцманской проводки за заход судна в порт, выход судна из порта, плавание судна в акватории порта или проход акватории порта транзитом (далее - проводка) и за каждую лоцманскую самостоятельную операцию, которой заканчивается/начинается проводка.

Лоцманский сбор включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна. Лоцманский сбор за проводку уплачивается за каждую милю, при этом неполная миля считается за полную.

Самостоятельная лоцманская операция, включает:

- 1) постановку на якорь, швартовные бочки;
- 2) снятие с якоря, швартовной бочки;
- 3) швартовку к причалу;
- 4) отшвартовку от причала;
- 5) ввод и вывод судна из дока.

Для судов (за исключением пассажирских), работающих на линиях, открытых в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, к ставкам лоцманского сбора применяется коэффициент 0,8.

Для расчета величины лоцманского сбора судно валовой вместимостью меньше 1400 считается равным судну валовой вместимостью 1400 (кроме маломерных, спортивных парусных, прогулочных судов). Для расчета величины лоцманского сбора валовая вместимость маломерных, спортивных парусных, прогулочных судов определяется в соответствии с положениями пункта 1.7<sup>23</sup>.

При перетяжке судна вдоль причала с лоцманами на борту лоцманский сбор уплачивается за операцию с коэффициентом 0,5.

---

<sup>23</sup> Согласно п. 1.7. Ставки портовых сборов устанавливаются за единицу валовой вместимости судна, указанной в мерительном свидетельстве судна.

Расчет портовых сборов для танкеров с изолированными балластными танками производится без учета валовой вместимости изолированных балластных танков, указанной в мерительном свидетельстве.

При отсутствии сведений в мерительном свидетельстве о валовой вместимости изолированных балластных танков и, соответственно, об уменьшенной валовой вместимости танкера расчет портовых сборов производится с коэффициентом 0,9.

Для расчета портовых сборов пассажирское судно валовой вместимостью более 40000 считается равным валовой вместимости 40000.

Расчет портовых сборов для судов, не имеющих мерительного свидетельства, производится по условному объему судна, исчисляемому в кубических метрах, путем произведения трех величин судна - наибольшей длины, наибольшей ширины и наибольшей высоты борта судна, указанных в судовых документах, с применением коэффициента 0,35.

При отказе от услуг лоцмана, вызванного на судно, уплачивается 50% лоцманского сбора за проводку и за операцию, причитающиеся за услугу, для которой был вызван лоцман.

Следует отметить, что Положением о лоцманской службе и лоцманской проводке судов по внутренним судоходным путям Российской Федерации, капитан, вызвавший лоцмана и после прибытия последнего отказавшийся от его услуг, обязан заполнить и подписать лоцманскую квитанцию для взыскания полностью лоцманского сбора, причитающегося за проводку, для которой был вызван лоцман.

Суда, осуществляющие операции по обслуживанию и снабжению судов, находящихся на акватории морского порта и на подходах к нему, включая внутренний и внешний рейды, объектов инфраструктуры морского порта, пользующиеся услугами лоцмана, уплачивают лоцманский сбор по ставкам каботажного плавания.

Размеры и порядок взимания и использования сборов за услуги, оказываемые государственными бассейновыми управлениями водных путей и судоходства Министерства транспорта Российской Федерации, устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Министерством финансов Российской Федерации.

## **6. Ответственность лоцмана и капитана судна**

Присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственности капитана за управление судном.

Приведем пример из судебной практики<sup>24</sup>.

Пассажирский теплоход на подводных крыльях Метеор-137, выполнял плановый рейс по маршруту Верхний Эрмитаж - Ленэкспо - Петергоф. Проводка

---

<sup>24</sup> Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 19.01.2009 по делу № А56-45908/2008. Необеспечение безопасной эксплуатации пассажирского судна, которое привело к аварии, является нарушением владельцем судна лицензионных условий, предусмотренных подпунктом "а" пункта 4 Положения о лицензировании перевозок внутренним водным транспортом пассажиров, и влечет административную ответственность, предусмотренную частью 3 статьи 14.1 КоАП РФ.



судна осуществлялась находившимся на борту лоцманом. Приняв на борт пассажиров и обслуживающий персонал (93 человека) судно отошло от причала ОАО «Ленэкспо» в сторону Петергофа.

Следуя по Корабельному каналу при проходе буев № 11 и 12, капитан-механик судна Маскаленков А.Г., задав обоим главным двигателям полный ход вперед, направил судно в пару буев временного ограждения технического канала, ошибочно восприняв их за буи № 9 и 10 Корабельного канала. В результате уклонения вправо за границу Корабельного канала в 17 часов 40 мин. по московскому времени судно коснулось грунта и село на мель. Пассажиры теплохода почувствовали сильный удар от резкой остановки, и, при падении получили ушибы и травмы различной степени тяжести.

По факту посадки судна на грунт проведено расследование аварийного случая и составлен акт.

На основании распоряжения начальника Управления от 29.09.2008 N 84 проведена внеплановая проверка соблюдения Обществом требований законодательства Российской Федерации, направленных на обеспечение безопасности судоходства.

По результатам проверки составлены акт-предписание и протокол об административном правонарушении. Усматривая в действиях Общества состав административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена п. 3 ст. 14.1 КоАП РФ, Управление обратилось в арбитражный суд с заявлением о привлечении Общества к административной ответственности.

Суд удовлетворил заявление Управления и привлек Общество к административной ответственности в виде 30 000 руб. штрафа. При этом суд исходил из того, что событие правонарушения Обществом не оспаривается и подтверждается материалами дела, вина Общества Управлением доказана, а следовательно, состав вменяемого правонарушения имеется.

Судом в том числе установлено, что в силу п. 1 ст. 34 КВВТ РФ обеспечение безопасности судоходства осуществляет судовладелец. Экипаж судна,

в том числе командный состав и судовая команда, наняты Обществом и являются его работниками.

Привлекая Общество к административной ответственности, суд обоснованно указал, что согласно п. 2 и 3 ст. 30 КВБТ РФ на капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, поддержанию порядка на судне, защите водной среды, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу. Капитан судна является представителем судовладельца в отношении сделок, вызываемых нуждами судна, груза или плавания судна.

Выводы суда первой инстанции о том, что присутствие на судне лоцмана не снимает ответственность с капитана за управление судном (п. 5 ст. 41 КВБТ РФ) являются правильными. Следовательно, основания утверждать об отсутствии вины в действиях Общества в лице его работника - капитана судна Маскаленкова А.Г., в данном случае, отсутствуют.

Доводы подателя жалобы об отсутствии состава вменяемого правонарушения по причине неосведомленности капитана судна о выставлении буев ограждения временного технологического канала, идущего от Корабельного канала, не могут быть приняты во внимание по следующим причинам.

Действительно, из материалов дела усматривается, что лоцман судна, нанятый Обществом для проводки судна в ФГУП «Росморпорт», о наличии буев технического ограждения знал, но согласно его показаниям, забыл сообщить об этом капитану. Однако данное обстоятельство не снимает ответственности за обеспечение безопасного плавания с капитана судна.

Ссылаясь на п. 20 - 26 действовавшего на день аварии Положения о государственных морских лоцманах, утвержденного Приказом Минморфлота СССР от 26.04.1973 № 74, которые устанавливают обязанности морского лоцмана по обеспечению безопасной проводки судна, Общество не учитывает содержание пункта 39 названного нормативного акта, в котором предусмотрено, что присутствие лоцмана на судне не снимает с капитана ответственности за управление судном. Лоцман является только советчиком капитана. Последний

использует практические знания лоцмана и его опыт плавания в данном районе. Все приказания рулевому и в машину капитан отдает лично. Если же в целях ускорения выполнения маневра капитан разрешает лоцману самому отдавать приказания, то и в этом случае они будут считаться как выполненные по приказанию капитана, за которые он несет ответственность. В случае ухода капитана с мостика он обязан указать лоцману лицо, ответственное за управление судном в его отсутствие.

Пункт 1 ст. 102 КТМ РФ присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственность капитана судна за управление судном. Аналогичные положения содержит и статья 41 КВВТ. Следовательно, произошедшая авария, является результатом виновных действий, в том числе капитана судна, являющегося работником Общества.

При наличии достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана капитан судна в целях безопасного плавания судна вправе отказаться от данного лоцмана. В случае если лоцманская проводка обязательна, капитан должен потребовать заменить лоцмана.

### ***Приведем пример требования капитана судна о замене лоцмана***

\_\_\_\_\_ (наименование лоцманской организации)  
адрес: \_\_\_\_\_  
от капитана судна \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ (Ф.И.О. капитана судна)  
адрес: \_\_\_\_\_,  
телефон: \_\_\_\_\_, факс: \_\_\_\_\_,  
эл. адрес: \_\_\_\_\_

### **Требование о замене лоцмана**

Во время лоцманской проводки судна \_\_\_\_\_  
(название, номер, порт приписки, флаг)  
на участке \_\_\_\_\_ акватории \_\_\_\_\_  
(обозначение, координаты) (название)  
порта лоцманом \_\_\_\_\_, работающим в \_\_\_\_\_,  
(Ф.И.О.) (наименование лоцманской организации)

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ г. в \_\_\_\_ часов \_\_\_\_ минут капитаном данного судна \_\_\_\_\_ были выявлены достаточные основания для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана, в частности: \_\_\_\_\_.

При таких обстоятельствах согласно абз. 2 п. 1 ст. 102 Кодекса торгового мореплавания РФ капитан судна вправе в целях безопасного плавания судна отказаться от услуг данного лоцмана. В случае если лоцманская проводка судна является обязательной, капитан судна должен потребовать заменить лоцмана.

На основании вышеизложенного и руководствуясь абз. 2 п. 1 ст. 102 Кодекса торгового мореплавания РФ просьба заменить лоцмана \_\_\_\_\_

(Ф.И.О.)

другим лоцманом в срок до \_\_\_\_\_ в следующем порядке \_\_\_\_\_.

Приложения:

1. Документы, подтверждающие обоснованность требования.

2. Доверенность представителя от " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ г. № \_\_\_\_ (если требование подписывается представителем заявителя).

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ г.

\_\_\_\_\_  
(Ф.И.О., подпись)

Лоцман, виновный в ненадлежащей лоцманской проводке судна, может быть лишен лоцманского удостоверения.

Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, несет ответственность за убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки по вине лоцмана. Ответственность может быть ограничена суммой, равной десятикратному размеру лоцманского сбора, причитающегося за лоцманскую проводку судна.

Лоцманская организация утрачивает право на ограничение ответственности, если доказано, что убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки, явились результатом собственного действия лоцмана или его бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

В соответствии со ст. 103 КТМ РФ организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, несет ответственность за убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна по вине лоцмана.

Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, может ограничить свою ответственность суммой, равной десятикратному размеру лоцманского сбора, причитающегося за лоцманскую проводку судна.

Право на ограничение ответственности утрачивается, если доказано, что убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна, явились результатом собственных действий лоцмана, осуществлявшего лоцманскую проводку судна или его бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, не несет ответственность перед третьими лицами за убытки, причиненные в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна.

## **7. Ледокольная проводка**

Требование о проводке судна через лед должно быть направлено в порту капитану морского порта, а в море – капитану ледокола.

Судно, нуждающееся в проводке ледоколом, должно ожидать его прибытия; без ледокола идти через лед запрещается. Время и порядок следования судов через лед, а также число проводимых одновременно судов определяется в порту капитаном порта, а в море – капитаном ледокола.

Капитаны судов, следующих во льдах за ледоколами, обязаны подчиняться приказанием капитана ледокола, касающимся движения во льдах, и действовать, сообразуясь с ними.

Ледокол и морская администрация порта не несут материальной ответственности за убытки проводимого судна, возникшие во время и вследствие проводки через лед.

## Список источников и литературы

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Российская газета, N 85-86, 01-05.05.1999.
2. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Российская газета, N 50-51, 13.03.2001.
3. Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации // Российская газета, N 49, 11.03.2015.
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 05.02.2018) // Российская газета, N 256, 31.12.2001.
5. Приказ Минтранса РФ от 24.06.2002 № 85 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов» // Российская газета, № 134, 24.07.2002.
6. Приказ Минтранса РФ от 04.09.2003 № 182 «Об утверждении перечня участков внутренних водных путей Российской Федерации, типов и размеров судов, подлежащих обязательной лоцманской проводке» // Российская газета, № 190, 24.09.2003.
7. Приказ Минтранса РФ от 01.08.2002 № 105 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов в Татарском проливе, Амурском лимане и устьевой части реки Амур» // Российская газета, № 156, 21.08.2002.
8. Приказом Минтранса РФ от 13.10.2008 № 168 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов на реке Енисей от мыса Сопочная Карга до порта Игарка и в портах Дудинка, Игарка» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 7, 16.02.2009.
9. Приказ Минтранса РФ от 11.01.2011 № 7 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов в морском порту Туапсе», Приказ Минтранса РФ от 11.01.2011 № 3 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов в морском порту Витино», Приказ Минтранса РФ от 11.01.2011 № 5 «Об установлении района обязательной лоцманской проводки судов в морском порту Астрахань».
10. Постановление Правительства РФ от 02.10.1999 № 1102 "О Правилах плавания и пребывания иностранных военных кораблей и других государственных

судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, в территориальном море, во внутренних морских водах, на военно - морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах Российской Федерации" // Собрание законодательства РФ, 18.10.1999, N 42, ст. 5030.

11. Приказ Минтранса РФ от 12.04.2010 № 86 «Об установлении районов необязательной и обязательной лоцманской проводки судов» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 21, 24.05.2010.

12. Приказ Минтранса России от 20.09.2016 № 270 (ред. от 28.04.2017) «Об утверждении Порядка предоставления капитану судна права осуществлять плавание без лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки судов» // официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 31.01.2017.

13. Требования установлены Приказом Минтранса РФ от 22.07.2008 № 112 (ред. от 09.03.2010, с изм. от 22.11.2017) «Об утверждении Положения о морских лоцманах Российской Федерации».

14. Резолюция ИМО А.960 (23) от 5 декабря 2003 г. «Рекомендации по подготовке и дипломированию морских лоцманов, иных чем лоцманы открытого моря, и эксплуатационным процедурам для морских лоцманов».

15. Кодекс Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (Постановление Совета Министров СССР от 14 сентября 1979 г. № 871 «О вступлении СССР в Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года». Постановление Правительства Российской Федерации от 27 июня 2003 г. № 371 «О мерах по выполнению Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 27 (ч. 2), ст. 2799).

16. Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 19.01.2009 по делу № А56-45908/2008.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ДЕПАРТАМЕНТ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

ЛОЦМАНСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

№ \_\_\_\_\_

Выдано гражданину \_\_\_\_\_

в том, что он является речным лоцманом \_\_\_\_\_ класса

для проводки судов Российских/ Иностранных \_\_\_\_\_ Группы \_\_\_\_\_  
(ненужное зачеркнуть)

от / по \_\_\_\_\_  
(или в районе, на акватории)

(Фото)

Председатель квалификационной комиссии

\_\_\_\_\_

город \_\_\_\_\_

"\_\_" \_\_\_\_\_ г.



ЛОЦМАНСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ № \_\_\_\_\_

Выдано

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество)  
в том, что он является морским лоцманом

\_\_\_\_\_  
(наименование лоцманской организации)  
с правом осуществления лоцманской проводки судов

\_\_\_\_\_  
(размеры и типы судов)  
в районе лоцманской проводки судов

\_\_\_\_\_  
(от и до или в пределах акватории)

Место для фотографии

Капитан порта \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(название порта)

\_\_\_\_\_  
(подпись)

Дата выдачи " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Действительно до " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Продлено до " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Капитан порта \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(название порта)

\_\_\_\_\_  
(подпись)