



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВОСЬМОГО СОЗЫВА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

**О проекте федерального закона № 1150608-7 «О внесении изменений
в отдельные законодательные акты Российской Федерации»**

Государственная Дума Федерального Собрания

Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Принять в первом чтении проект федерального закона № 1150608-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», внесенный депутатами Государственной Думы В.Е.Дерябкиным и А.А.Гетта, а также В.И.Синяговским в период исполнения им полномочий депутата Государственной Думы.

2. Направить указанный законопроект Президенту Российской Федерации, в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, комитеты и комиссии Государственной Думы, во фракции в Государственной Думе, в Правительство

Российской Федерации, законодательные органы субъектов Российской Федерации.

Установить, что поправки к указанному законопроекту направляются в Комитет Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры в тридцатидневный срок со дня принятия настоящего Постановления.

3. Комитету Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры доработать указанный законопроект с учетом поступивших поправок и внести его на рассмотрение Государственной Думы во втором чтении.

4. Настоящее Постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации



В.В.Володин

Москва

19 мая 2022 года

№ 1283-8 ГД

Вносится депутатами Государственной
Думы В.Е.Дерябкиным, А.А.Гетта,
а также В.И.Синяговским в период
исполнения им полномочий депутата
Государственной Думы

Проект № 1150608-7

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации

Статья 1

Внести в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 18, ст. 2207; 2005, № 52, ст. 5581; 2007, № 46, ст. 5557, № 50, ст. 6246; 2009, № 29, ст. 3625; 2011, № 25, ст. 3534, № 45, ст. 6335; 2012, № 18, ст. 2128; 2013, № 30, ст. 4058; 2014, № 48, ст. 6659; 2015, № 29, ст. 4339; 2016, № 27, ст. 4215; 2018, № 32, ст. 5089; 2019, № 48, ст. 6739) следующие изменения:

1) дополнить новой статьей 8.1:

«Статья 8.1. Техническое управление судами

1. Судовладелец судна вправе поручить техническое управление судом полностью или частично техническому управляющему по договору технического управления для осуществления технического управления судном за вознаграждение в интересах судовладельца.

2. Техническим управляющим может быть компетентный в области управления судами и их эксплуатации индивидуальный предприниматель или коммерческая организация, за исключением унитарного предприятия.

3. В договоре технического управления судном должны быть указаны стороны такого договора, права и обязанности технического управляющего, размер и форма его вознаграждения.

4. Технический управляющий судном является представителем судовладельца в объеме, предусмотренном договором, указанным в пункте 3 настоящей статьи.

5. Технический управляющий судном исполняет функции судовладельца, предусмотренные настоящим Кодексом и Международными договорами Российской Федерации, в части технической эксплуатации судна в объеме, предусмотренном договором, указанным в пункте 3 настоящей статьи.»;

2) дополнить статью 57 новым пунктом 6:

«6. Работодателем для членов экипажа судна является судовладелец, либо доверительный управляющий судном, предусмотренный статьей 14

настоящего Кодекса, либо технический управляющий судном, предусмотренный статьей 8.1 настоящего Кодекса. Подчиненность капитана судна и членов экипажа судна устанавливается в соответствии с настоящим Кодексом.».

Статья 2

Внести в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001; 2006, № 52, ст. 5498) следующие изменения:

1) дополнить пункт второй статьи 28 новым абзацем следующего содержания:

«Работодателем для членов экипажа судна является судовладелец, либо технический управляющий судном, предусмотренный статьей 41.1 настоящего Кодекса. Подчиненность капитана судна и членов экипажа судна устанавливается в соответствии с настоящим Кодексом.»;

2) наименование главы VI изложить в следующей редакции:

«Глава VI. Безопасность судоходства, эксплуатация судна»;

3) дополнить новой статьей 41.1:

«Статья 41.1. Техническое управление судами

1. Судовладелец судна вправе поручить техническое управление судном полностью или частично техническому управляющему по

договору технического управления для осуществления технического управления судном за вознаграждение в интересах судовладельца.

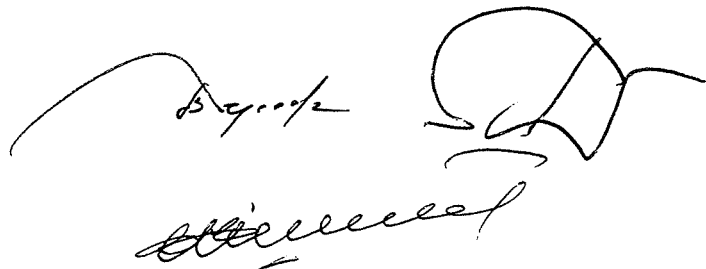
2. Техническим управляющим может быть компетентный в области управления судами и их эксплуатации индивидуальный предприниматель или коммерческая организация, за исключением унитарного предприятия.

3. В договоре технического управления судном должны быть указаны стороны такого договора, права и обязанности технического управляющего, размер и форма его вознаграждения.

4. Технический управляющий судном является представителем судовладельца в объеме, предусмотренном договором, указанным в пункте 3 настоящей статьи.

5. Технический управляющий судном исполняет функции судовладельца, предусмотренные настоящим Кодексом и Международными договорами Российской Федерации, в части технической эксплуатации судна в объеме, предусмотренном договором, указанным в пункте 3 настоящей статьи.».

Президент
Российской Федерации

The image shows a handwritten signature in black ink, which appears to be 'В. Путин'. To the right of the signature is a circular official stamp, partially obscured by the signature. Below the signature, there are several horizontal lines, possibly representing a signature or a stamp.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Правоотношения, возникающие из торгового мореплавания и из судоходства по внутренним водным путям, в том числе при найме экипажа судна, технической и коммерческой эксплуатации судов, регулируются Международными договорами Российской Федерации в области охраны человеческой жизни на море, а также в области трудовых отношений в морском судоходстве, Федеральным законом «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (далее КТМ РФ), Федеральным законом «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (далее КВВТ РФ).

Указанные документы устанавливают круг лиц, занятых в технической и коммерческой эксплуатации судна, права и обязанности указанных лиц в отношении судна и его экипажа.

Субъектами правоотношений в КТМ РФ выступают судовладелец (лицо, эксплуатирующее судно на любом законном основании, в том числе на основании договора фрахтования судна без экипажа - бербоут-чартера), собственник (лицо, владеющее судном, как имущественным объектом), тайм-чартерный фрахтователь (арендатор судна с экипажем, осуществляющий коммерческую эксплуатацию судна), перевозчик (лицо, заключившее договор перевозки груза или пассажира и его багажа на судне). Международная Конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 года (Конвенция СОЛАС-74) кроме указанных в КТМ РФ лиц, также устанавливает понятие «компания» - лицо, принявшее на себя ответственность за безопасную эксплуатацию судна (Глава IX СОЛАС-74). Конвенция СОЛАС-74 и ряд других международных договоров определяют обязанности и права компании.

Компания осуществляет техническую эксплуатацию судна (технический менеджмент), включая наём экипажа судна. В соответствии с международными нормами судовладелец (которым может быть и собственник судна) может осуществлять технический менеджмент самостоятельно, а может поручить, по договору технического менеджмента, эту функцию сторонней организации, компетентной в области технического управления судами. КТМ РФ не предусматривает возможность отдельного технического менеджмента для судов под российским флагом, что приводит к расхождению между нормами КТМ РФ и нормами Международного договора (Конвенция СОЛАС-74) и ставит российских судовладельцев в неравное положение с иностранными судовладельцами. В условиях ограничительных мер, связанных с международными санкциями в отношении Российской Федерации, такое неравенство становится наиболее ощутимым для российских компаний. Существующая парадигма КТМ РФ предусматривает, что судовладелец самостоятельно и в полном объеме осуществляет как техническую, так и коммерческую эксплуатацию судна (за исключением тайм-чартера, при котором, отчасти, коммерческой эксплуатацией судна занимается тайм-чартерный фрахтователь).

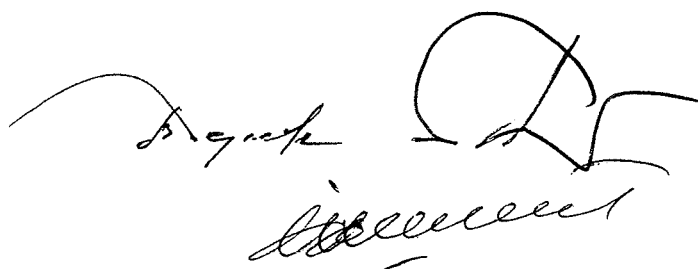
В сложившейся международной практике технический менеджер осуществляет выполнение работ по содержанию судна в мореходном состоянии силами экипажа судна и сторонних сервисных организаций, прохождение докового и текущего ремонта судна, классификацию и освидетельствование судна, мероприятия по обеспечению транспортной безопасности судна и др. Международными общественными институтами судовладельцев разработан типовой договор технического управления судами (Shipman), который широко используется при передаче функций технического управления судовладельцем техническому менеджеру.

Законопроектом предлагается понятие технического менеджмента судов ввести в российское законодательство через КТМ РФ для морских судов и через КВВТ РФ для судов внутреннего водного плавания в отношении всего спектра функций технического менеджмента судов. При введении понятия технического менеджера судна необходимо предусмотреть, что судовладелец может поручить техническую эксплуатацию (технический менеджмент судна) специализированной компании, имеющей опыт работы по техническому управлению судами. Поручение технической эксплуатации техническому менеджеру не должно повлечь за собой переход права собственности на судно к техническому менеджеру. Техническим менеджером должен быть компетентный в области управления судами и их эксплуатации индивидуальный предприниматель или коммерческая организация, которые зарегистрированы в российской юрисдикции, за исключением унитарного предприятия. В договоре на техническое управление судном должны быть указаны стороны такого договора, права и обязанности технического менеджера, размер и форма его вознаграждения. Также в договоре должно быть указано, что технический менеджер принимает на себя ответственность за безопасную эксплуатацию судна и за обеспечение его транспортной безопасности, если функции по обеспечению транспортной безопасности и по обеспечению безопасности мореплавания судовладелец передает техническому менеджеру. Необходимо предусмотреть возможность предоставления услуги технического менеджмента судов российскими лицами иностранным судоходным компаниям и судам под иностранным флагом.

Принятие положений, предусмотренных проектом федерального закона, напрямую не повлияет на достижение целей государственных программ Российской Федерации, но будет способствовать повышению деловой активности в области морских и речных перевозок.

В проекте федерального закона обязательные требования, оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора), муниципального контроля, при рассмотрении дел об административных правонарушениях, или обязательных требований, соответствие которым проверяется при выдаче разрешений, лицензий, аттестатов аккредитации, иных документов, имеющих разрешительный характер, отсутствуют.

Проект федерального закона соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.

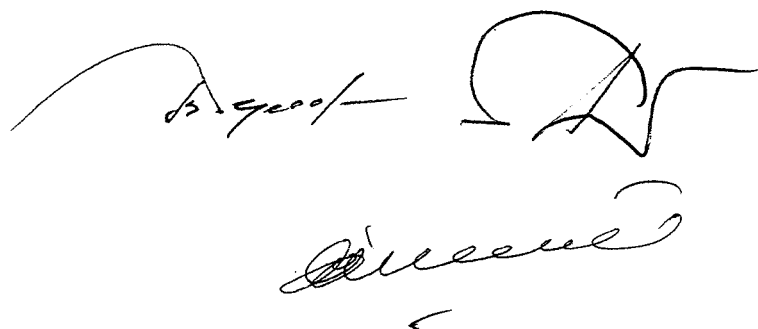


Handwritten signature and stamp, likely indicating approval or signature of the document.

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

к проекту федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

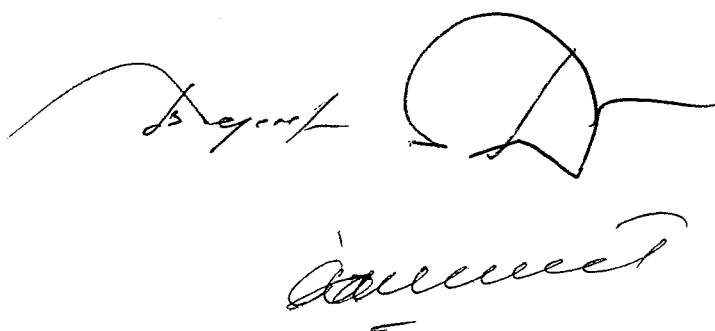
Принятие федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» не потребует увеличения штатной численности федеральных органов исполнительной власти, не окажет влияния на доходы или расходы соответствующих бюджетов бюджетной системы Российской Федерации и не потребует дополнительных бюджетных ассигнований из федерального бюджета.

The image shows two handwritten signatures in black ink. The top signature is a large, stylized cursive script. The bottom signature is smaller and also in cursive. There are some faint marks below the bottom signature.

ПЕРЕЧЕНЬ

**федеральных законов, нормативных правовых актов
Правительства Российской Федерации и федеральных органов
исполнительной власти Российской Федерации, подлежащих признанию
утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с
проектом федерального закона «О внесении изменений в отдельные
законодательные акты Российской Федерации»**

Принятие федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» не потребует признания утратившими силу, приостановления, изменения или принятия других федеральных законов, нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации.



Handwritten signature and stamp, likely indicating approval or completion of the document.