

УДК 340

**ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛОЦМАНСКИХ СЛУЖБ ДАНИИ,
ФИНЛЯНДИИ, НОРВЕГИИ, ШВЕЦИИ**

Процевский В. А., Клименко Е. П.,

Юридический институт Севастопольского государственного университета

В статье раскрывается современное состояние правовой организации и деятельности лоцманских служб Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции. Установлены нормативно-правовые акты, принципы, задачи, применяемые подходы, эффективность изучаемого явления; определены примененные общие и отличные подходы. Установлены такие отдельные критерии в деятельности лоцманских служб как доходы и расходы, уровень обслуживания, наличие/отсутствие СУДС, наличие/отсутствие не государственных лоцманов, сертификация, и иные параметры, позволяющие сравнивать правовую организацию лоцманской проводки в этих странах.

Ключевые слова: Дания, Финляндия, Норвегия, Швеция, лоцманская проводка, современное состояние, организация.

Датская организационная модель ориентирована на открытый рынок предоставления пилотных услуг. Закон о DanPilot от 2013 г. [1] превращает этого государственного поставщика лоцманских услуг в независимое государственное предприятие с собственным советом директоров и независимой экономикой. Сегодня, DanPilot — это независимое государственное предприятие, находящееся в ведении Министерства бизнеса и развития, надзорным органом которого является Морская администрация Дании. Существует значительное перекрестное субсидирование внутри DanPilot региональных пилотных служб от транзитных пилотных служб, что затрудняет выход на рынок мелких игроков. С 2020 г. DanPilot перестал быть исключительно государственной структурой, при этом обслуживает все транзитные лоцманские услуги и обязан предоставлять региональные лоцманские услуги в Дании. Около 55 % услуг DanPilot в 2016 г. приходилось на транзитные перевозки и около 45 % на региональные перевозки в/из датских портов. Флот DanPilot состоит из 29 катеров; предоставление лоцманских услуг происходило с 22 лоцманских станций. Помимо DanPilot, услуги пилотов предоставляет частная компания Danish Pilot Service (DPS) [2].

С 2010 по 2016 г. количество лоцманских услуг, предоставленных в Дании, увеличилось на 23 %, что объяснялось общим ростом морских перевозки в датских водах из-за увеличения отгрузки нефти с российских нефтяных терминалов в Балтийском море. Однако доля судов, пользующихся услугами лоцмана на маршруте Гедсер – Скаген снизилась с 91 % в 2013 г. до 81 % в 2017 г. [3, s. 24].

Суда, запрашивающие лоцманские услуги в транзитных водах, должны уведомить DanPilot за 18 ч. до прибытия судна в пункт приема лоцмана. Суда, запрашивающие услуги лоцмана для захода в датские порты должен уведомить DanPilot за 24 ч. до прибытия судна в пункт посадки. Суда запрос лоцманских услуг на отбытие из датского порта должны предоставить DanPilot уведомление за 4 ч. до отхода. Затраты DanPilot на предоставление услуг составляют около 70 % всех расходов. Затраты пропорциональны расстоянию проводки. Поскольку затраты на оплату труда составляют основную часть затрат, пилотный проект по транзиту на дальние расстояния услуги дороже, чем междугородние.

Сегодня в Дании не существует услуг удаленного пилотирования, т.е. с помощью таких средств как СУДС. Тем не менее, в районах с интенсивным движением существует информационная система, которая следит за движением и выдает навигационные предупреждения судам, если они слишком близко друг к другу, мосту и т.п. [4].

Законодательная база для оказания лоцманских услуг в финских водах, обязательной лоцманской проводки и исключения, профессиональные требования к действующим работникам и т. д. установлены в Законе о лоцманской проводке (940/2003) [5]. Изменения в организации предоставления пилотных услуг требуют решения парламента, а незначительные изменения могут быть внесены через канцелярию премьер-министра. В соответствии с Законом суда должны использовать лоцмана на фарватере общего пользования в финских водах и на Сайменском канале, если лоцманская проводка требуется в связи с опасным или вредным характером груза или размерами судна. Агентство транспортной безопасности следит за выполнением Закона о лоцманской проводке [6].

С 1 января 2019 г. функции управления движением в автомобильном, морском и железнодорожном секторах от Транспортного агентства переданы государственной компании. Включение функций управления дорожным движением является частью подготовки к изменениям, вызванным цифровизацией, растущей ролью услуги, автоматизация и возрастающее значение информации и данных. Это также закладывает основу для улучшения ориентации на клиента. Дальнейшие цели процесса регистрации заключаются в том, чтобы разъяснить соответствующие официальные обязанности, упорядочить регулирование в транспортном секторе и способствовать использованию данных, связанных с транспортом, для поддержки новых цифровых услуг. Одной из целей является повышение финансовой эффективности и прибыльности операций, а также повысить прозрачность операций и ценообразования».

Финская модель организации пилотных услуг предусматривает монополию FinnPilot, что подразумевает отсутствие доступа для других поставщиков пилотных услуг. Монополия установлена Законом т.к. по мнению Конституционной комиссии парламента и других экспертов-законодателей, пилотирование – это осуществление государственного управления для обеспечения безопасности, минимизации экологических рисков и предоставлять услуги по равномерной цене. Поэтому открытого рынка пилотных услуг в стране не существует.

До 2004 г. единственным поставщиком лоцманских услуг в Финляндии была Морская администрация Финляндии, с 2004 по 2010 г. лоцманские услуги предоставляла другая законодательно учрежденная государственная организация. С 2011 г. FinnPilot предоставляет пилотные услуги и отчитывается перед Департаментом управления канцелярии премьер-министра. Закон о проводке требует, чтобы предоставление компанией услуг и ценообразование услуг прозрачно и доступно для публичного ознакомления.

В соответствии с Законом о лоцманской проводке и Законом о преобразовании государственного лоцманского предприятия в общество с ограниченной ответственностью (1008/2010) FinnPilot обязан предлагать лоцманские услуги и сопутствующие услуги по обеспечению безопасности на море на всех морских и внутренних маршрутах Финляндии [7].

FinnPilot применяет целевой уровень обслуживания: максимум 3 ч. ожидания в прибрежных районах и 6 ч. в районе Саймы. В 2016 г. показатель успеха составил 99,8%, что означает, что только 47 из 23 461 пилотных услуг не были доставлены в установленные сроки.

FinnPilot постоянно измеряет и повышает свою эффективность и передает свой опыт владельцам судов и другим государственным органам для дальнейшего анализа и повышения безопасности. С 2016 г. FinnPilot и DanPilot сотрудничают. В 2017 г. FinnPilot внедрила компьютерную систему заказа пилотов Pilot Online, которая позволяет отслеживать пилотные услуги в режиме реального времени. В том же году Министерство транспорта и Коммуникации предложили законодательные изменения, которые позволили бы проводить эксперименты с дистанционной и автоматизированной лоцманской проводкой, поскольку действующий закон не разрешает такие эксперименты [3, s. 24].

В Норвегии лоцманские услуги регулируются Законом о лоцманской проводке от 2014 г. (действует с начала 2015 г.) [8], что направлено на обеспечение более эффективных лоцманских услуг, содействие безопасному морскому движению и защите окружающей среды. Закон включает в себя правовую основу для обязательной лоцманской проводки, обязанности лоцмана и капитана во время лоцманской проводки, принципы освобождения сертификатов и лоцманских сборов. «Обязательные правила лоцманской проводки» описывают, какие суда подлежат лоцманской проводке и районы, к которым применяются правила.

Общее правило состоит в том, что суда длиной 70 и более метров подлежат обязательной лоцманской проводке в водах в пределах исходных линий. Более строгие правила применяются к некоторым типам судов, например, к пассажирским судам и судам, перевозящим опасные и загрязняющие окружающую среду грузы. Береговая администрация Норвегии (NSA, Kystverket) отвечает за услуги государственных лоцманов [9]. Целью службы является обеспечение безопасности движения на море и защита окружающей среды путем обеспечения того, чтобы суда, работающие в норвежских водах, имели штурманов с соответствующей квалификацией для безопасного плавания.

Норвегия применяет организационную модель, состоящую из двух частей: монополия на общее планирование и лоцманские услуги как таковые и тендерный процесс для перевозки лоцманов на суда, которые воспользуются услугами лоцмана на вертолете и катере. Поставщики пилотных услуг как таковые до реорганизации в 2014 г. повседневные обязанности по управлению пилотными операциями были подчиняются региональным отделениям NSA, а Департамент морской безопасности, расположенный в головном офисе NSA, курирует операции, законодательную работу и надзор. В соответствии с Законом о лоцманской проводке 2014 г., в обязанности NSA входят: организация лоцманских услуг, отправка лоцманов, управление сертификатами об освобождении лоцмана, установление и сбор сборов, лоцман обучение и лицензирование, а также надзор, контроль и обеспечение выполнения этих функций. Основа для реорганизации заложена в NOU 2013:183), который включает исторический обзор лоцманской проводки в Норвегии. Целью реформы 2014 г. было разорвать связи между администрацией и выполнением пилотных услуг. Замена 5 региональных офисов лоцманской службой NSA была предпринята

для обеспечения упорядоченной цепочки подчинения и более эффективной коммуникация [3, s. 25].

Центр лоцманской проводки и СУДС (Службы управления движением судов), подчиненный региональному отделению НКА под названием Западная береговая администрация, выполняет задачи, порученные головным офисом. Среди них выдача сертификатов пилота. Центр лоцманской проводки и СУДС выполняет функции суда первой инстанции, а Департамент морской безопасности выступает в качестве апелляционного суда; например, в случае жалоб на не сдачу лоцманского экзамена.

7 регионов пилотных служб NCA занимаются пилотными операциями. Филиалом NCA Pilot Services руководит директор по лоцманской проводке, который несет трудовую ответственность за капитана Лоцманов (Losoldermann), в чьи обязанности входит набор и обучение лоцманов. NCA Pilot Services состоит из одного филиала, который обрабатывает пилотные отправки, и семи региональных офисов, которые выполнять лоцманские проводки. Каждый региональный офис возглавляет старший лоцман, который ежедневно следит за тем, чтобы услуги предоставлялись в соответствии с действующими правилами и нормами. Предоставление лоцманских услуг включает лоцманскую отправку, лоцманский транспорт и лоцманскую проводку. NCA Pilot Services управляет пилотными диспетчерскими центрами в Хортене (юго-восточная Норвегия), Квитсёй (юго-западная Норвегия) и Лёдингене (северная Норвегия). В центрах постоянно работают 2 лица, основные обязанности которых заключаются в регистрации и протоколировании заказов, планировании отправки лоцманов и определении приоритетности заданий, координировать перевозку пилотов, регистрировать рабочее время пилотов и покрытие лицензии, а также предоставлять информацию и инструкции пилотам. NCA Pilotage Services также отвечает за обучение и набор пилотов и должна обеспечить достаточное количество пилотов для удовлетворения спроса [3, s. 26].

Шведское транспортное агентство (Transportstyrelsen) отвечает за большинство правил для всех видов транспорта и регулирует, какие суда подлежат обязательной лоцманской проводке и какие фарватеры должны пройти. применяются правила пилотирования. Обязанность использования лоцманских услуг зависит от размера судна и загруженного груза. Как правило, суда длиной 70 и более метров и длиной 14 и более м шириной или с осадкой более 4,5 м подлежат обязательной лоцманской проводке в большинстве вод. Агентство выдает сертификаты об освобождении от лоцманской проводки. Они действительны в течение 3-х лет [3, s. 29].

Все лоцманские услуги выполняются Шведской морской администрацией [10]. Это государственный орган и государственное предприятие, финансируемое за счет платы за пользование. Представляется, что администрирование и выполнение лоцманских услуг не так четко разграничены, как между Департаментом морской безопасности и Центром лоцманской проводки и СУДС в рамках Норвежской береговой администрации. В 2017 г. SMA оказала в общей сложности 33481 пилотную услугу в 8 географических регионах: Гётеборг (16%), Мальмё (16%), Марстранд (12%), Кальмар (14%), Стокгольм (13%), Сёдертелье (10%), Евле и Лулео (по 8% каждый) и 4 % в канале озера Венерн/Троллхетте.

Шведская морская администрация применяет целевой уровень обслуживания не более 5 ч. ожидания [11]. В 2017 г. успешность составила 98,8%. С 2018 г. уровень обслуживания измеряется на основе времени, которое желает клиент. 1 января 2018

г. была введена новая система (Sjöfartsverket, 2017(b)) [12]; в то же время были увеличены как лоцманские сборы, так и фарватерные сборы. Новая модель оплаты, как и предыдущая, основана на размере судна и груза, но также включает сбор за пассажира и сбор за готовность.

Список литературы:

1. The Danpilot Act. – URL: Act on Danpilot.pdf (dma.dk)
2. Danish Pilot Service (DPS). – URL: Danish Pilot Service - DANISH PILOT SERVICE
3. Inge Vieth. VTI rapport 988A Organization of pilot and icebreaking in the Nordic countries and update of the external costs of sea transports in Sweden A report in SAMKOST 3. - Published by VTI, 2018.
4. Danish Maritime Authority, 2018.
5. Pilotage Act (No. 940 of 2003). – URL: Pilotage Act (No. 940 of 2003). | InforMEA
6. Traficom. – URL: Etusivu | Traficom (www-trafficom-fi.translate.goog)
7. Finnpilot Pilotage Oy Vuosikertomus 2011. – URL: Finnpilot Pilotage Oy Vuosikertomus 2011 by Finnpilot Pilotage Oy - Issuu
8. Med los på sjosikkerhet // Nordes offentlige utredninger 2013:8. – URL: HOY 2013: 8 - regjeringen.no (www-regjeringen-no.translate.goog)
9. Kystverket. – URL: Frontpage | Kystverket - tar ansvar for sjøveien
10. SMA, Sjöfartsverket. – URL: Start (sjofartsverket.se)
11. Senast fem timmar före önskad tidpunkt för lotsningens början skall definitiv lotsbeställning göras, se – URL: <http://www.sjofartsverket.se/sv/e-tjanster/Lotsbestallning/>.
12. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utmärkning till sjöss med sjösäkerhets-anordningar. – Transportstyrelsens författningssamling. Transport styrelsen. TSFS 2017:66

Procaevskij V. A., Klimenko E. P. Organization of activities of pilotage services in Denmark, Finland, Norway, Sweden // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2023. – Т. 9 (75). № 2. – P. 253–257.

The article reveals the current state of the legal organization and activities of the pilot services in Denmark, Finland, Norway and Sweden. Established regulations, principles, objectives, applied approaches, the effectiveness of the phenomenon under study; general and distinct approaches applied are identified. Such separate criteria have been established in the activities of pilotage services as income and expenses, level of service, presence/absence of VTS, presence/absence of non-state pilots, certification, and other parameters that allow comparing the legal organization of pilotage in these countries.

Key words: Denmark, Finland, Norway, Sweden, pilotage, current state, organization.