**Замечания и предложения РСПП**

**к проекту федерального закона №617780-5 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»**

Российский союз промышленников и предпринимателей рассмотрел проект федерального закона №617780-5 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и считает необходимым при подготовке законопроекта ко второму чтению учесть следующие замечания и предложения:

1. Пункт 12 статьи 1 законопроекта, предусматривающий новую редакцию пункта 1 статьи 30 Кодекса внутреннего водного транспорта, содержит требование о получении капитаном судна внутреннего плавания не только соответствующего диплома капитана судна, но и аттестата, выдаваемого федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере внутреннего водного транспорта.

При этом существующая система дипломирования капитанов судов предполагает проверку наличия профильного высшего образования, достаточного стажа и прохождение проверки знаний. Диплом капитана судна выдается сроком на 5 лет и предполагает его продление при соблюдении требований к стажу и прохождении очередной проверки знаний. При наличии объективных оснований для проведения проверки знаний капитанов судов по дополнительным направлениям эти требования могут быть учтены в системе дипломирования.

В указанных условиях предусмотренное законопроектом требование о прохождении дополнительной аттестации капитанами судов представляется дублирующим и избыточным.

2. Представляется целесообразным дополнение законопроекта новой главой (статьей), предусматривающей особенности создания и деятельности отраслевых саморегулируемых организаций, объединяющих субъектов предпринимательской деятельности на внутреннем водном транспорте.

3. Пункт 10 статьи 1 законопроекта, предусматривающий новую редакцию статьи 17 КВВТ, целесообразно дополнить положениями, содержащимися в действующей редакции указанной статьи и определяющими порядок регистрации судов внутреннего плавания в Российском международном реестре судов.

4. Предлагается дополнить КВВТ новой статьей (пунктом), предусматривающим обязанность разработки судовладельцами в отношении судов, перевозящих груз нефтепродуктов, судовых планов по ликвидации разливов нефти, требования к которым должны определяться приказом Минтранса России.

Наличие в отраслевом законодательстве такого требования, аналогичного положениям МАРПОЛ 73/78, позволит исключить практику предъявления к судовладельцам требований о разработке планов организаций по ликвидации разливов нефти, предъявляемых к стационарным объектам нефтегазового комплекса и неэффективных для транспортных средств.

5. Законопроект (подпункты «а», «б» пункта 8, пункт 13 статьи 1) предусматривает введение требования к судовладельцам о разработке и внедрении системы управления безопасностью. При этом содержащиеся в законопроекте требования к системе управления безопасностью нуждаются в дополнительной лингвистической экспертизе. Представляется целесообразным изложить вышеуказанные пункты законопроекта в новой редакции, приняв за основу терминологию и требования, используемые в торговом мореплавании и содержащееся в главе IX Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, 1974г. (СОЛАС 1974), а также Международном кодексе по управлению безопасностью (МКУБ).

6. С учетом присоединения Российской Федерации к Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям от 22 июня 2001 года (Федеральный закон от 8 марта 2007 г. №33-ФЗ), предусматривающей оформление договора перевозки грузов путем выдачи перевозчиком коносамента, предлагается дополнить главу XI КВВТ соответствующими положениями, представляющими сторонам договора перевозки грузов на внутреннем водном транспорте возможность самостоятельно определять способ оформления такой перевозки (либо коносаментом, выдаваемом перевозчиком, либо транспортной накладной, выдаваемой грузоотправителем).

7. Пункт 36 статьи 1 законопроекта предполагает внесение значительных изменений в статью 121 КВВТ, предусматривающих фактическое введение обязательного страхования ответственности судовладельцев на внутреннем водном транспорте по рискам причинения вреда третьим лицам в связи со столкновением судов, причинением вреда имуществу третьих лиц, загрязнением окружающей природной среды нефтью, подъемом затонувшего имущества.

В соответствии с существующей международной практикой, применяемой на других видах транспорта (морской, автомобильный и др.), рассматривать вопрос о введении обязательного страхования представляется целесообразным при условии одновременного установления ограничения ответственности перевозчика по требованиям третьих лиц. При этом устанавливаемые пределы ответственности судовладельцев не должны ограничиваться четырьмя вышеуказанными рисками, в отношении которых предусматривается обязательное страхование.