

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ШЕСТОГО СОЗЫВА

ДЕПУТАТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

13 апреля 2011 г.

№ 8/с

Председателю
Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации
С.Е. НАРЫШКИНУ

Уважаемый Сергей Евгеньевич!

На основании статьи 104 Конституции Российской Федерации вносим на рассмотрение Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации в качестве законодательной инициативы проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности».

Приложения:

1. Текст законопроекта на 1 л. в 1 экз.
2. Пояснительная записка на 8 л. в 1 экз.
3. Перечень федеральных законов, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с вступлением в силу федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», на 1 л. в 1 экз.
4. Перечень нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию и связи с вступлением в силу федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» на 2 л. в 1 экз.
5. Финансово-экономическое обоснование, на 1 л. в 1 экз.

Исполнитель Данилова З.И. 8-495-692-29-02



Государственная Дума ФС РФ
Дата 13.04.2016 Время 18:19
№1044618-6; 1.1

6. Копии текста законопроекта и материалов к нему на магнитном носителе.

С уважением,

Депутат Государственной Думы

Член Совета Федерации



А.М. Меткин



Н.В. Власенко

Проект
Вносится депутатом
Государственной думы
ФС РФ
А.М. Меткиным и
членом Совета Федерации
Н.В. Власенко

№ 1044618-6

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

**О внесении изменений в Федеральный закон от 4 мая 2011 года
№ 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»**

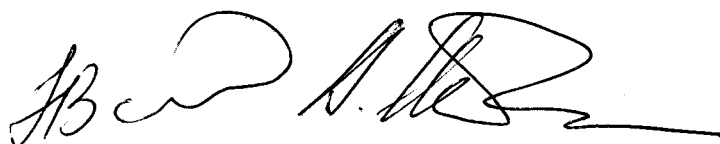
Статья 1

Пункты 20, 21 и 29 части 1 статьи 12 Федерального закона от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 19, ст. 2716; 2012, N 26, ст. 3446; № 31, ст. 4322; 2013, № 9, ст. 874; № 27, ст. 3477; 2014, № 30, ст. 4256; № 42, ст. 5615; 2015, N 1, ст. 11; № 29, ст. 4342; № 44, ст. 6047; 2016, № 1, ст. 51) признать утратившими силу.

Статья 2

Настоящий Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования.

Президент
Российской Федерации



ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА


к проекту федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»

Проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (далее – законопроект) направлен на реализацию Послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации по устранению избыточных и дублирующих функций контрольных и надзорных органов.

Подпунктами 20, 21, 29 части 1 статьи 12 Федерального закона от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» к лицензируемым видам деятельности отнесены деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров, деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов, а также деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом.

В соответствии с частью 3 статьи 2 указанного Закона «к лицензируемым видам деятельности относятся виды деятельности, ... регулирование которых не может осуществляться иными методами, кроме как лицензированием».

Порядок получения лицензий на морском и внутреннем водном транспорте установлен постановлением Правительства Российской Федерации от 06.03.2012 № 193 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте» (далее – Положение о лицензировании) и представляет собой процедуру доказательства соискателем лицензии (лицензиатом) лицензирующему органу права осуществлять работы, на которые требуется лицензия.



Положение о лицензировании устанавливает перечень требований, которым должен соответствовать соискатель лицензии (лицензиат). При этом эти требования уже определены в основных отраслевых законах:

Федеральный закон от 30.04.1998 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (далее – КТМ);

Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (далее – КВВТ);

Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Закон о портах).

Имея в собственности суда (производственные объекты), отвечающие всем установленным требованиям, укомплектованные квалифицированным экипажем (персоналом предприятий) судовладелец или предприятие должны предоставить в лицензирующий орган заявление и документы (копии документов) подтверждающие их выполнение. С получением заявления лицензирующий орган проводит проверку сведений, содержащихся в представленных соискателем лицензии (лицензиатом) заявлении и прилагаемых к нему документах, соответствия соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям путем проведения внеочередной (предлицензионной) проверки предприятия и судов (производственных объектов) и принимает решение о предоставлении или об отказе в предоставлении лицензии. Срок рассмотрения заявления до 45 дней.

На время рассмотрения заявления на получение лицензии лицензиат (соискатель лицензии) не может осуществлять предпринимательскую деятельность до момента принятия лицензирующим органом решения о предоставлении лицензии, неся при этом затраты на содержание технически исправного судна (производственных объектов) и расходы на содержание квалифицированного экипажа (персонала).

Особо неблагоприятные последствия лицензирования накладываются на лицензиатов на внутренних водных путях, где эксплуатация судов



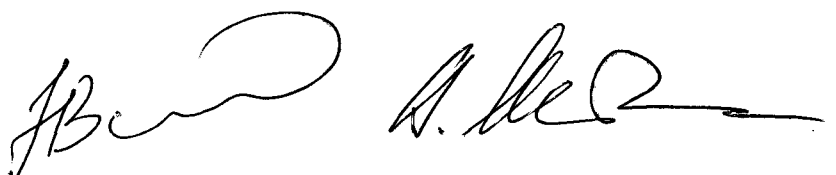
(производственных объектов) ограничивается коротким периодом летней навигации (3-4 месяца).

Кроме того, лицензиаты, в случае приобретения дополнительного судна или технических средств, несмотря на наличие у них бессрочной лицензии, так же вынуждены вновь проходить процедуру лицензирования для внесения в действующую лицензию необходимых изменений и получить от лицензионного органа исправленное приложение к лицензии с перечнем дополнительных судов или технических средств. До получения исправленной лицензии эксплуатация судна (производственных объектов) не допускается. В случае их эксплуатации владелец судна несет административную, а в отдельных случаях и уголовную ответственность.

Следует особо подчеркнуть, что в западноевропейских государствах лицензирование перевозок пассажиров и грузов на морском и внутреннем водном транспорте отсутствует. Требования в области обеспечения безопасности мореплавания (судоходства) в этих странах предъявляются к судам, перевозящим пассажиров и грузы различных классов опасности на основании требований международных конвенций, кодексов и резолюций.

При заходе иностранных морских судов в морские порты или на внутренние водные пути Российской Федерации к ним не применяется законодательство Российской Федерации в области лицензирования, что ставит эти иностранные суда в привилегированное положение по сравнению с российскими организациями, вынужденными нести дополнительные расходы и ограничения, налагаемые лицензированием. Данное обстоятельство особо важно при решении вопроса об открытии внутренних водных путей для транзита грузов иностранными судами.

Лицензирование указанных видов деятельности было сохранено только на период установления нормативных требований, введения иных форм контроля, обязательного страхования и др. Однако, активное и последовательное внедрение указанных методов государственного



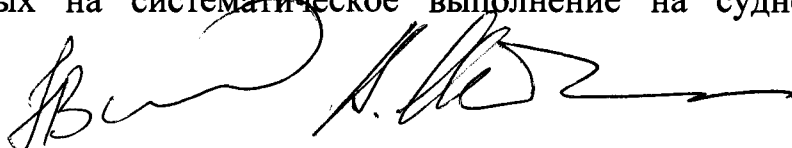
регулирования со времен административной реформы не привело к отмене лицензирования.

Необходимость принятия законопроекта обусловлена, прежде всего, тем, что указанные виды деятельности, кроме отраслевых законов, регулируются широким перечнем международных договоров Российской Федерации (более семидесяти), а также подзаконными нормативными правовыми актами, которые предусматривают многоуровневую систему контроля за техническим состоянием судов, выполнением требований безопасности мореплавания, квалификацией экипажа, структурой судоходных компаний, наличием страхового обеспечения.

Так, детализированные технические требования к судам, материалам, изделиям и судовому оборудованию, в том числе, дополнительные требования к судам, перевозящим опасные грузы или пассажиров, установлены рядом международных конвенций (СОЛАС 74/78, МАРПОЛ 73/78 и др.), отраслевыми техническими регламентами, утвержденными постановлениями Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 № 620 и № 623, а также правилами организаций, уполномоченных на осуществление классификации и освидетельствование судов: Российского морского регистра судоходства, Российского Речного Регистра, либо уполномоченных иностранных классификационных обществ.

Обеспечение выполнения указанных технических требований к судам и судовому оборудованию осуществляется наблюдением за судном в процессе его проектирования, строительства и ремонта, системой регулярных проверок технического состояния судов в эксплуатации, по результатам которых выдаются либо продлеваются соответствующие свидетельства, а также может приостанавливаться их действие.

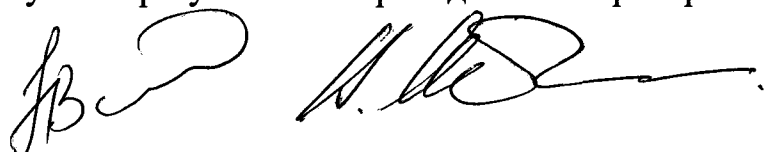
В судоходных компаниях, а также на морских судах вместимостью более 500 и всех судах внутреннего плавания действует система управления безопасностью (СУБ), под которой понимается комплекс организационных мероприятий, направленных на систематическое выполнение на судне



нормативных требований в области безопасности судоходства, документирование проводимых мероприятий, обеспечение системы связи, внутреннего контроля и оперативного реагирования на внештатные ситуации. Внешний контроль за соответствием внедренной СУБ осуществляется уполномоченными организациями, выдающими соответствующие свидетельства для компании-судовладельца и каждого судна компании в отдельности. Регулярно проводимые проверки направлены на подтверждение действительности выданных свидетельств и контроль за устранением выявленных несоответствий.

Законодательством Российской Федерации установлены требования к обязательному заключению судовладельцами договоров страхования ответственности за причиненный пассажирам вред, а также вред, причиненный загрязнением с судна нефтепродуктами и другими веществами на внутренних водных путях, возмещения расходов по подъему затонувшего имущества. В торговом мореплавании аналогичные законодательные требования основаны на международных договорах Российской Федерации: Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года, измененная Протоколом 1992 г, Международная конвенция о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года, измененная Протоколом 1992 года, Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года, Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года, Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов, 2007 года.

Действующая на основании международных обязательств Российской Федерации система государственного портового контроля, предполагающая комплексную проверку судов, выходящих в море, в том числе включает ведение централизованного учета результатов проведенных проверок и



выявленных несоответствий. В отношении внутреннего водного транспорта действует аналогичная система портового контроля, осуществление которого поручено администрациям бассейнов. Система портового контроля, основанная на системе управления рисками, предполагает периодическое проведение проверок в течение установленного времени и обеспечивает приостановление эксплуатации судна, в отношении которого выявлены значительные несоответствия нормативным требованиям.

Помимо вышеуказанных направлений государственного регулирования государством также регламентируется осуществление перевозочной деятельности путем применения: правил плавания; правил перевозок грузов; особых правил перевозок опасных грузов, в том числе, принимаемых на международном уровне (ВОПОГ, МОПОГ); правил перевозок пассажиров; комплекса требований по обеспечению транспортной безопасности (защита от актов незаконного вмешательства); санитарных правил; положений Кодекса об административных правонарушениях (стимулирующих к исполнению правовых норм); системы государственной регистрации судов; процедуры получения разрешения на право плавания под флагом Российской Федерации; требований в отношении минимальной численности экипажа судна; требований о наличии в судоводной компании лица, ответственного за безопасность; требований к наличию судовых средств связи и средств навигационного обеспечения, включая внедрение системы электронной картографии; требований к системам, обеспечивающим контроль за соблюдением установленного для судна района плавания; обязательств по спасанию людей и имущества, минимизации вреда, наличию судовых планов ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов; отраслевой системы оценки знаний и дипломирования членов экипажей судов (наличие т.н. «рабочих дипломов», получаемых при условии обучения и надлежащего стажа, наличия ряда свидетельств, требующих регулярного подтверждения) и др.



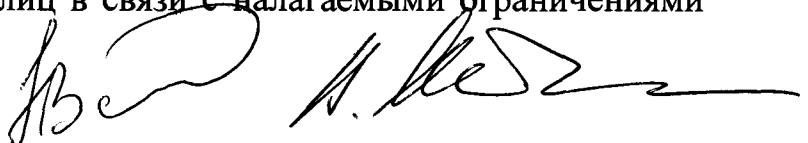
С учетом изложенного, можно констатировать, что государственное регулирование видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте осуществляется на комплексной основе и исключает выход в море, либо эксплуатацию на внутренних водных путях судов, не отвечающих нормативным требованиям. При этом, проверка соответствия установленным требованиям осуществляется как до начала осуществления деятельности (получение всех судовых документов, классификация и освидетельствование судна, укомплектование квалифицированным экипажем, страхование ответственности как условие осуществления перевозочной деятельности), так и в процессе ее осуществления (система портового контроля, СУБ и др.). В случае выявления нарушений (несоответствий) действуют правовые механизмы, понуждающие к соблюдению установленных требований: запрет на выход из порта, отзыв судовых документов, отзыв свидетельства о соответствии компании, административная или налоговая ответственность.

Из анализа аварийности судов на морском и внутреннем водном транспорте следует, что наличие лицензии в целом не влияет на уровень обеспечения безопасности мореплавания и судоходства на внутренних водных путях. По мнению экспертов, наличие лицензии может расхолаживать судовладельцев и экипажи судов. И, наоборот отсутствие лицензии должно способствовать более ответственному отношению к исполнению обязанностей экипажами судов и должностными лицами контролирующих органов, т.к. ответственность за нарушения установленных требований не будет перекладываться на лицензирующие органы.

Кроме того, лицензирование перевозок морским и внутренним водным транспортом сдерживает развитие конкуренции, особенно на внутренних водных путях.

Отмена лицензирования на морском и внутреннем водном транспорте:

- уменьшит количество внеплановых проверок и сократит непроизводительные простои судов (производственных объектов) физических и юридических лиц в связи с налагаемыми ограничениями



на использование собственного имущества в связи с проведением процедур лицензирования;

- исключит дублирование контрольно-надзорных функций, осуществляемых различными федеральными органами исполнительной власти в отношении одного объекта контроля (судов предприятий);
- значительно сократит расходы федерального бюджета в связи с необходимостью осуществления выездных внеплановых (предлицензионных) проверок предприятий и обеспечит сокращение госаппарата, осуществляющего функции лицензирования и лицензионного контроля на морском и внутреннем водном транспорте.

В случае принятия закона сокращение расходов бюджета в несколько раз превысит поступления в бюджет от платы за лицензирование и штрафные санкции за различного вида нарушения.



ПЕРЕЧЕНЬ

федеральных законов, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с вступлением в силу федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»

Вступление в силу федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» не потребует признания утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию иных федеральных законов.

A handwritten signature in black ink, consisting of several stylized, overlapping loops and lines, located at the bottom right of the page.

ПЕРЕЧЕНЬ

нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию и связи с вступлением в силу федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»

Вступление в силу федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» потребует признания утратившими силу следующих нормативных правовых актов:

1) Положение о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 6 марта 2012 г. № 193;

2) Положение о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 6 марта 2012 г. № 193;

3) Положение о лицензировании деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 6 марта 2012 г. № 193;

4) Приказ Минтранса России от 30 апреля 2013 г. № 158 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по



надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров»;

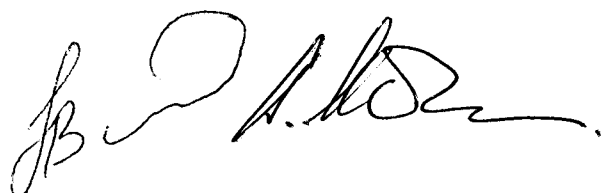
5) Приказ Минтранса России от 30 апреля 2013 г. № 156 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов».



ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

**проекта федерального закона «О внесении изменений
в Федеральный закон от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ
«О лицензировании отдельных видов деятельности»**

Принятие и последующая реализация положений федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» не потребует дополнительных затрат из федерального бюджета.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, cursive letters and flourishes, located in the bottom right corner of the page.